

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità al Front Del Riu Sec

Municipi de Badia Del Vallès
Comarca: Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Badia del Vallès i les empreses Vantureix i Solvia
Redactor de l'EAMG: Doymo.SL

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 del Pla General Metropolità al Front Del Riu Sec de Badia del Vallès*.

1. Antecedents

La Modificació del Pla General Metropolità al Front del Riu Sec engloba dos polígons discontinus d'actuació que assoleixen una superfície total de 242.422,55 m². A efectes descriptius i propositius es poden considerar 4 subàmbits:

Àmbit d'actuació	Superfície (m²)
Polígon 1	155.321,20
Antigues escoles A. Machado i Empordà	30.008,15
Zona industrial	85.303,05
Front urbà nord-oest	40.010,00
Polígon 2	87.101,35
La Rodona - Porta Badia	87.101,35
Total	242.422,55

El Pla General Metropolità en la revisió del PAU 1988-1992 classificava la totalitat dels sòls dels subàmbits com a sòl urbà, i definia la distribució d'usos en els 4 subàmbits.

Posteriorment, la Modificació del Pla General a l'àmbit de Sant Pau de Riu-sec que va ser aprovada definitivament el 28 de juliol de 2006 va classificar com a Sòl No Urbanitzable la totalitat del subàmbit de La Rodona - Porta Badia.

En l'actualitat (2015), els promotors presenten la Modificació del Pla General Metropolità al Front del Riu Sec a fi de classificar la totalitat dels subàmbits com a Sòl Urbà i definir la reordenació d'usos dels diferents subàmbits.

El polígon 1 presenta un caràcter discontinu i és promogut per l'Ajuntament, aquest inclou el subàmbit de les Antigues escoles Machado i Empordà que es situa al sud-est del municipi i els subàmbits de la Zona industrial i el Front urbà nord-oest situats a

l'oest del municipi i els quals es destinaran principalment a l'ús d'equipaments i industrials.

El polígon 2 promogut per Vantoureix i Solvia, es situa al sud-oest del municipi entre el subàmbit del Front urbà nord-oest i la C-58 i es delimita a l'Oest amb el parc empresarial de Sabadell, aquest inclou el subàmbit de la Rodona - Porta Badia que es destinarà a usos terciaris i comercial.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada la Modificació del Pla General Metropolità al Front del Riu Sec, 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 desenvolupament d'aquesta modificació suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de la definició de:

- 66.238 m² de sostre destinat a equipaments.
- 36.065 m² de sostre destinat a ús industrial.
- 20.000 m² de sostre destinat al ús d'oficines i/o ús hoteler (limitat a 8.000 m² de sostre).
- 18.000 m² de sostre destinat superfície comercial.
- 59.096 m² de superfície destinats a zones verdes/espais lliures.

Si bé l'actual Informe es redacta prenent com a referència a nivell de planejament la proposta de modificació del PGM, des de l'equip de redacció del present informe, s'assenyala que en fases posteriors del planejament podrà existir l'obligatorietat de redactar nous EAMGs en el cas de que s'esdevinguin Implantacions Singulares.

En aquest sentit el present EAMG ja destaca que serà necessari redactar un nou EAMG posterior associat a un nou Centre Comercial (Implantació Singular), en un dels subàmbits del planejament.

A banda d'això, des de la redacció del present Informe s'assenyala que caldrà tenir en compte:

- El Decret 378/2006, d'equipaments comercials, estableix que els equipaments comercials amb una superfície de venda superior a 2.500m², caldrà que es realitzi un nou estudi vinculat a Implantacions Singulares.
- El Decret 344/2006 estableix que caldrà realitzar un nou estudi vinculat a la Implantació singular sempre que s'esdevingui:
 - Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².
 - Instal·lacions esportives, lúdiques o culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.
 - Edificis, centres de treball i complexos on treballin més de 500 persones.
 - Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità estima que el desenvolupament de la present modificació generarà un total de **33.612 nous desplaçaments en un dia laborable i 30.792 nous desplaçament en un dissabte.**

L'Estudi aplica ràtios diferents en funció de si es tracta de viatges de clients o de treballadors i de si es fa referència a dia laborable o dissabtes.

Referent al dimensionament d'un dia laborable, l'Estudi aplica las ràtios establertes pel Decret en l'Annex 2, per a cadascun dels usos a excepció de l'ús industrial on l'EAMG augmenta la ràtio que determina el Decret, utilitzant el valor de 15 viatges/100 m².

Pel que fa al dimensionament dels viatges generats en un dissabte l'Estudi també utilitza les ràtios del Decret, a excepció de l'ús comercial i l'ús d'oficines/hoteler. Concretament pel que fa a l'ús comercial s'augmenta la ràtio que determina el Decret, utilitzant el valor de 70,2 viatges/100 m² de sostre, i en el cas de l'ús d'oficines/hoteler l'EAMG utilitza una ràtio de 4 viatges/100 m², valor inferior a l'establerta pel Decret 344/2006. Això es justifica assenyalant que l'ús d'oficines no generarà viatges en dissabte.

Quant a l'ús comercial previst, si bé pel que fa a la present figura de planejament s'accepta el dimensionament de la mobilitat generada realitzat, caldrà realitzar un nou càlcul de desplaçaments en un divendres tipus i en un dissabte tipus, d'acord amb l'ús concret que es desenvolupi dins del subsector La Rodona (on el present EAMG indica que serà necessari redactar un nou EAMG associat a una Implantació Singular).

La taula següent mostra la mobilitat generada **en un dia feiner** segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)		
				Visitants	Treballadors	Total
Comercial		18.000	9.000	8.640	360	9.000
oficines		12.000	1.800	1.200	600	1.800
industrial		36.065	1.803	4.328	1.082	5.410
equip. hotelers		8.000	1.600	800	400	1.200
equipaments		66.238	13.248	11.260	1.987	13.248
zona verda	59.096		2.955	2.364	591	2.955
TOTAL	242.422	140.303	30.406	28.592	5.020	33.612

La taula següent mostra la mobilitat generada en dissabte segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)		
				Visitants	Treballadors	Total
Comercial		18.000	9.000	12.240	396	12.636
oficines		12.000	1.800	120	360	480
industrial		36.065	1.803	433	721	1.154
equip.hotelers		8.000	1.600	80	240	320
equipaments		66.238	13.248	11.260	1.987	13.248
zona verda	59.096		2.955	2.364	591	2.955
TOTAL	242.422	140.303	30.406	26.497	4.295	30.792

L'Estudi realitza una proposta de repartiment diferent segons si els desplaçaments es realitzen en dia laborable o en dia festiu. L'Estudi pren com a referència els objectius modals definits per l'Ajuntament de Badia del Vallès.

Repartiment modal proposat	No motoritzat	Transport públic	Vehícle privat	Total
% quota modal	41,61%	15,48%	42,90%	100,00%
Viatges generats en dia feiner	13.987	5.204	14.421	33.612
% quota modal	43,76%	16,14%	40,09%	100,00%
Viatges generats en dissabtes	13476	4.971	12.345	30.792

Des de la 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, l'Estudi analitza la situació actual a través de la realització d'un pla d'aforaments a les interseccions dels carrers principals d'accés a l'àmbit en dies de màxima demanda, com són el divendres i el dissabte.

En aquesta línia, l'estudi realitza un model de simulació a través del software TransCad a fi d'obtenir els nivells de saturació actuals i futurs.

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

Referent a les vies d'accés, l'Estudi destaca la previsió de noves connexions des de la C-58 fins a Badia del Vallès, que es troben actualment en fase de desenvolupament i que facilitaran l'accés a aquest nou sector.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària actual i prevista i dels principals itineraris per accedir als sectors.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi analitza la xarxa de autobús, i la xarxa de ferrocarrils, així com les seves interconnexions.

Pel que fa a la **xarxa d'autobús** de connexió amb els diferents subàmbits, es pot accedir a través de 5 línies regulars de Badia del Vallès, es tracta de línies interurbanes que transcorren per el municipi i que permeten la connexió amb Barcelona, Sabadell, Cerdanyola del Vallès i Barberà del Vallès.

Degut a la situació dels subàmbits d'estudi a les afores del municipi de Badia i molt proper Barberà del Vallès, l'estudi també analitza les línies de Barberà que permeten la connexió amb l'àmbit. En aquest sentit, des dels nous sectors es pot accedir a les 3 línies regulars de Barberà que donen cobertura a tot el municipi, a més de connectar-lo amb l'estació de Renfe de Barbera, situada al nord oest del municipi i molt propera a l'espai que ocuparà el futur subàmbit industrial.

Així, l'entorn immediat dels diferents sectors queda cobert amb un total de 8 parades situades en un radi inferior a 500 metres des dels diferents punts. L'estudi aporta informació gràfica de la situació d'aquestes.

A més a més, l'Estudi destaca la proximitat del subàmbit de la Ronda amb el Parc Empresarial de Sabadell que fa que l'àmbit també es pugui aprofitar de la proposta d'ampliació del recorregut de la L11 dels autobusos urbans de Sabadell que donà servei a la zona més sud-est del Parc (actualment aquesta línia ja ha entrat en funcionament).

Referent a la **xarxa de ferrocarrils**, l'Estudi assenyala que en un radi d'aproximadament (1,5 Km) es troben tres parades de serveis ferroviaris, dos de rodalies Renfe (Sabadell Sud i Barberà del Vallès) i una de Ferrocarrils de la Generalitat (Universitat Autònoma).

La parada més propera és la de Barberà del Vallès, que es troba a una distància aproximada de 300 metres del nou sector i permet arribar caminant als desenvolupaments dels sistemes, mentre que la de Sabadell Sud, en canvi, necessita d'un altre transbordament en autobús per arribar fins als subàmbits.

Pel que fa a la parada dels Ferrocarrils Catalans, ubicada a la Universitat Autònoma de Barcelona és la més llunyana de les tres i no disposa d'un servei d'autobusos directe per arribar fins a l'àmbit i per tan requereix de més transbordaments a través diferents línies d'autobús.

L'Estudi detalla el recorregut de totes les línies i la seva relació de parades, i adjunta també horaris, freqüències de pas i factors d'ocupació actuals.

L'EAMG incorpora tota la informació gràfica que estableix el Decret.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Pel que fa a les condicions d'accessibilitat **a peu i en bicicleta**, l'Estudia assenyala que actualment existeixen diversos camins per accedir a l'espai que ocuparan els futurs subàmbits a desenvolupar.

Es tracta de camins sense asfaltar o parcialment asfaltats que es combinen al mateix nivell de superfície, amb espais actualment desocupats. Aquesta situació juntament amb la poca presència de circulació motoritzada, genera unes condicions molt agradables per a la circulació de vianants i bicicletes.

Des de l'exterior, es possible arribar a peu des de Sabadell a través dels camins que voregen el Riu Sec, o des de Bellaterra a través d'un camí asfaltat que connecta la UAB amb Ciutat Badia per sota de la C-58.

L'estudi assenyala que l'impuls que es pretén donar a la zona amb aquest projecte incrementarà l'atracció de viatges, fet que farà necessari segregat la circulació de vianants i bicicletes de la de vehicles motoritzats en les vies bàsiques de l'àmbit, per tal d'evitar riscos de seguretat viària.

En aquest sentit, l'Estudi defineix una nova jerarquització vial, on es prioritzen les vies per a la mobilitat de vianants i bicicletes, creant una xarxa d'itineraris que connectaran les diverses activitats que es localitzin i que compliran amb totes les característiques de seguretat i accessibilitat definides en les diferents normatives aplicables.

L'Estudi destaca que des de l'Ajuntament de Badia del Vallès s'està estudiant donar un nou impuls als carrils bici de la ciutat i augmentar el nombre de carrils actuals amb l'objectiu de donar una continuïtat als ja existents i d'aquesta manera oferir la possibilitat als nous sectors d'obtenir un model de transport més sostenible.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes viaries, l'Estudi aporta dades de trànsit de tots els vials que envolten l'àmbit, per un dia feiner tipus i per un dissabte tipus.

L'estudi realitza una macrosimulació i una microsimulació tant de l'estat actual com de l'estat futur un cop finalitzades les futures connexions des de la C-58 que es troben en fase de desenvolupament i que facilitaran l'accés a aquest nous sectors.

Pel que fa a la macrosimulació, l'Estudi introdueix en el model la demanda prevista derivada del dimensionament de l'apartat "Estimació de la demanda de mobilitat generada" i també té en compte la resta de viatges que generaran les empreses que s'instal·lin al Parc Empresarial de Sabadell, ja que degut a les previsions de planejament es podran instal·lar activitats que podran generar una gran quantitat de viatges que afectarien a les vies de l'entorn.

El resultat obtingut en l'escenari futur mostra una important millora de la C-58 en direcció Terrassa gracies a la creació d'un lateral que arriba fins a l'entrada centre del municipi.

Tot aquest tram d'autovia en l'escenari actual mostra uns nivells de saturació superiors al 75%, en el futur escenari es troben per sota del 75% el que suposarà una millora substancial en la mobilitat durant les hores puntes.

A nivell més micró, tot i l'augment de viatges en aquesta zona degut a l'implantació dels diferents subàmbits, la resposta de les noves vies, tant dels nous subàmbits com del Parc Empresarial, són correctes, ja que la gran majoria donen en l'escenari futur uns resultats de saturació per sota del 75% i moltes estaran per sota del 50%.

L'Estudi garanteix que la mobilitat generada pel nou sector, serà absorbida sense cap problema un cop finalitzin les noves connexions.

L'estudi aporta els resultats de les simulacions a traves de la realització d'aranyes de transit.

En referència al transport públic, l'Estudi incorpora dades de capacitat i d'ocupació actuals de les diferents xarxes de d'autobús, i analitza l'impacte de la mobilitat generada sobre l'oferta existent:

- Per un costat, quant a l'oferta disponible, l'Estudi assenyala que actualment es disposa de 450 places lliures en hora punta en un dia laborable tipus i de 326 places en un dissabte tipus.
- Per altra banda, l'EAMG calcula la demanda prevista en hora punta tant pel que fa a un dia laborable tipus com pel que fa a un dissabte tipus, i aplica en ambdós casos un factor d' hora punta del 10% respecte del total dels desplaçaments que es preveu que es generin en transport públic.

Així, pel que fa a un dia feiner tipus, l'EAMG assenyala que la demanda màxima serà de 435 usuaris, mentre que en un dissabte tipus serà de 502 usuaris.

L'Estudi conclou l'anàlisi indicant que l'oferta existent actualment pot donar cobertura a la nova demanda prevista en un dia laborable tipus, mentre que pel que fa als dissabtes serà necessari augmentar l'oferta actual, especialment pel que fa a les línies que realitzen el seu recorregut prop de les futures zones comercials.

L'Estudi realitza diverses propostes amb l'objectiu d'incrementar l'oferta de transport públic. per tal que aquesta pugui absorbir sense problemes la nova mobilitat generada.

Des de la redacció del present Informe s'accepta aquest escenari si bé s'assenyala que, pel que fa a l'ús comercial previst dins del subsector La Rodona, caldrà realitzar un nou anàlisi de l'impacte de la mobilitat en el corresponent Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada associat a una Implantació Singular.

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 la dotació que se'n deriva de l'aplicació del Decret referent a l'ús de zones verdes és excessiva.

En aquest sentit l'Estudi proposa instal·lar un 10% de les places establertes per aquest ús en el Decret.

Des de l'equip de redacció del present Informe, s'accepta aquest dimensionament, tot entenent que no es preveu la implantació de cap parc urbà que pugui generar una demanda elevada d'aparcament per a bicicletes, i en tot cas serà ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a vehicles motoritzats**, l'EAMG proposa que els aparcaments dissenyats per a les zones comercials disposin de més places de les necessàries, per tal de poder reduir el dèficit de places d'aparcament existent.

Si bé l'EAMG no concreta el número de places, indica que en posteriors figures de planejament vinculades a l'equipament comercial es definirà aquesta dotació.

Referent als subàmbits de Porta Badia i Escola Taller, l'EAMG indica que actualment estan afectats per l'extraordinària oferta d'aparcament proper, per el que inicialment no es construirien noves places d'aparcament específiques.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret, i les que reserva l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (Decret)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)
Comercial		18.000	180	180
oficines		12.000	120	120
industrial		36.065	360	360
equip. hotelers		8.000	80	80
equipaments		66.238	662	662
zona verda	59.096		590	60
TOTAL	242.422	140.303	1.992	1.462

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que:

- A l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.”
- En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referent a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que:
 - a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3x8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat en terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300m².
 - b) A partir d'aquesta superfície, per els següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques.

Pel que fa a les zones d'ús comercial, l'Estudi assenyala que es disposaran de molls interiors de C/D que no interferiran amb el trànsit general.

Concretament s'indica que es disposarà de 3 molls de C/D de 3 x 8 metres vinculats al subàmbit de la Rodona, mentre que pel subàmbit de Porta Badia es disposarà de 2 molls de C/D de 3 x 8 metres.

En aquesta línia, també s'assenyala que a les futures zones comercials dels subàmbits de la Rodona i Porta Badia, es realitzarà una reserva d'un 10% del sostre dels establiments comercials per a magatzem.

Referent a les zones d'oficines, l'Estudi indica que es disposarà de places reservades a les operacions de C/D (1 plaça cada 2.000 m²).

Concretament indica que al subàmbit de Porta Badia es disposarà de 5 places, al d'Escola Taller en 3 places i al subàmbit de la Rodona, 8 places.

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

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi contempla dues actuacions de millora i d'ampliació de les xarxes de transport públic existents:

- **Proposta 1.** Ampliació de la xarxa de bus municipal fins a la zones comercials:

Amb l'oferta de bus actual es pot donar cobertura a la demanda del dies laborables, mentre que els dissabtes serà necessari que el nombre d'expedicions augmenti sobretot a aquelles línies que hi realitzen el seu recorregut prop de les zones comercials.

En aquest sentit, l'estudi recomana que alguna de les línies de Badia del Vallès apropes el seu recorregut a les zones comercials, com per exemple la línia B1, aquesta donaria cobertura al subàmbit de la Rodona així com al de Porta Badia.

Si enlloc d'allargar la línia B1, s'ampliés el recorregut de la línia A2, aquesta podria donar cobertura als subàmbits de la Rodona i Av. Tibidabo.

L'ampliació d'aquestes línies es concretarà tècnica i econòmicament a l'EAMG de la implantació singular (centre comercial) que esta prevista al sector de La Rodona.

L'Estudi aporta informació gràfica de la proposta.

- **Proposta 2.** Implantació d'una parada de taxis a la zona comercial de La Rodona:

L'Estudi proposa la creació d'una parada de taxis a la zona comercial del subàmbit de la Rodona.

Aquesta haurà de tenir capacitat per poder acollir com a mínim 3 taxis i estarà situada davant de la façana del centre comercial.

La implantació d'aquesta parada es concretarà tècnica i econòmicament a l'EAMG de la implantació singular (centre comercial) que esta prevista al sector de La Rodona.

Xarxa bàsica per a vehicles:

L'Estudi contempla dues actuacions de millora sobre la xarxa viaria:

- **Proposta 1:** Millora de l'ordenació de les entrades i sortides a la zona comercial del Subàmbit de la Rodona:

L'Estudi defineix uns itineraris d'accés que minimitzen les afectacions a l'entrada del municipi i que distribueixen les entrades i sortides per diferents itineraris sense creuar-se entre ells i evitant així els girs a l'esquerra.

Es pretén que les entrades al centre comercial es realitzin per dos punts, pel nou vial que connecta amb el parc empresarial i per l'av. del Cantàbric a l'alçada de la rotonda d'intersecció amb el vial que es troba a la vessant que dona a Sabadell del subàmbit de la Rodona. Les sortides del centre comercial es realitzarien per el vial descrit anteriorment en sentit cap a la rotonda evitant així que el trànsit entri al municipi de Badia.

L'Estudi analitza la proposta a traves del model de simulació i aporta informació gràfica de la proposta.

- **Proposta 2.** Programa de sentits únics als accessos i sortides dels diferents subàmbits:

a. Proposta de sentits únics al subàmbit de l'Av. Tibidabo:

L'Estudi proposa que els accessos al subàmbit de l'Av. Tibidabo es realitzin per el vial més proper a la rotonda situada a l'av. del Cantàbric, mentre que la sortida es realitzaria per el vial oposat, aquesta sortida haurà d'estar regulada mitjançant un semàfor o bé amb la implantació d'una rotonda.

b. Proposta de sentit doble al vial que dona a la façana principal del centre comercial del subàmbit de la Rodona:

L'Estudi indica que l'única via que es planteja com a sentit doble en l'àmbit és la situada a la façana comercial del centre comercial del subàmbit de la Rodona (façana que dona a Badia). Aquest vial caldrà que es composi per 1 carril de circulació per sentit més un cordó d'aparcament en sentit nord, on estarà situada la parada de taxis esmentada a la proposta nº 2 de millora del Transport Públic.

L'Estudi analitza la proposta a través del model de simulació i aporta informació gràfica de la proposta.

Xarxa de vianants i bicicletes

Quant a la xarxa de vianants i de bicicletes, l'Estudi proposa 5 actuacions de millora sobre les xarxes.

Proposta 1. Es proposa la creació d'una xarxa d'itineraris principals per a vianants i bicicletes que assegurin la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments a peu:

Actualment, a l'interior del parc empresarial esta prevista la creació d'un itinerari per a vianants i bicicletes que connecti les zones comercials i verdes amb els municipis de Badia del Vallès i Sabadell. Per donar sentit a aquest itinerari, l'Estudi realitza una proposta de xarxa que dóna continuïtat als definits al Parc Empresarial. Es tracta d'una xarxa continua que comunicarà amb Sabadell i amb diversos punts de Badia del Vallès.

En aquest sentit, l'Estudi defineix els itineraris principals per a vianants i bicicletes donant continuïtat als actuals i previstos i en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit i que compleix amb tots els requisits marcats per el Decret 344/2006 i al codi d'accessibilitat.

L'estudi aporta informació gràfica de la proposta.

Proposta 2. Els itineraris cap als equipaments o estacions de transport públic, etc. L'Estudi proposa senyalitzar-los amb una senyalització específica tots els itineraris, tant per a vianants com per a bicicletes.

Proposta 3. L'Estudi proposa instal·lar il·luminació més potent als accessos principals de vianants, als itineraris que recorren per l'interior de la planificació i a les parades de transport públic.

Proposta 4. L'Estudi indica que tots els itineraris per a vianants estaran adaptats per a persones discapacitades tal i com marca l'Ordre VIV/561/2010, segons la qual les voreres han de ser de més d'1,8 metre d'ample.

Proposta 5. Possibilitat d'un sistema públic de lloguer de bicicletes de caràcter comarcal:

Un dels projectes aprovats a la ciutat de Sabadell preveu la millora i adequació de la xarxa de carrils bici i la seva connexió amb Badia del Vallès, amb l'objectiu de crear sistema públic de lloguer a Sabadell. Aquest servei de lloguer públic de bicicletes podria arribar a Sabadell als propers anys.

Actualment s'està treballant per estendre aquest projecte a ciutats com Barberà i Badia, de manera que el 'bicing' sabadellenc podria donar servei als nous sectors de desenvolupament.

L'estudi proposa que si el sistema de lloguer de bicicletes planteja una parada a les zones comercials, s'estudiï la possibilitat de finançar la parada.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere en base a l'enquesta de mobilitat en dia feiner dels resident a la Regió Metropolitana de Barcelona (EMEF 2012).

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 de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com el cas de Barcelona) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants a partir del nombre de vehicles generats i realitza una classificació dels vehicles per quilòmetre de cada classe.

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió, si bé s'indica que cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en el futur aparcament punts de recàrrega com a mínim a 2,5% de les places previstes, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

En aquest sentit, s'indica que en posteriors figures de planejament quan es defineixi la dotació d'aparcament, caldrà realitzar una proposta determinada de la dotació d'aquestes noves places.

Tampoc es recull el finançament associat a la implantació d'una nova parada de taxi. Caldrà detallar aquest finançament en el EAMG posterior associat a la implantació singular pel nou centre comercial.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

La construcció del nou àmbit exigeix com a mínim l'ampliació d'una de les línies d'autobús urbans de transport públic del municipi de Badia del Vallès, així com l'ampliació de l'oferta horària d'alguna de les línies en determinats moments de la setmana.

L'EAMG no concreta el finançament associat a aquesta proposta, assenyalant que aquest nivell de detall l'assumirà el nou EAMG associat a una Implantació Singular (nou centre Comercial en el Subàmbit de La Rodona).

Tampoc es recull el finançament associat a la implantació d'una nova parada de taxi. Caldrà detallar aquest finançament en el EAMG posterior associat a la implantació singular pel nou centre comercial.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *la Modificació del Pla General Metropolità al Front Del Riu Sec*, 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:

- En relació a l'aparcament per a bicicletes en l'espai de verd urbà, s'accepta la dotació prevista a l'estudi, tot entenent que no es preveu la implantació de cap parc urbà que pugui generar una demanda elevada d'aparcament per a bicicletes, i en tot cas serà ampliable en funció de la demanda i a càrrec del promotor.
- Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en el futur aparcament punts de recàrrega com a mínim a 2,5% de les places previstes (tal i com defineix el Reial Decret 1053/2014), per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.

En aquest sentit, s'indica que en posteriors figures de planejament quan es defineixi la dotació d'aparcament, caldrà realitzar una proposta determinada de la dotació d'aquestes noves places.

- Quant a l'ús comercial previst, si bé pel que fa a la present figura de planejament s'accepta el dimensionament de la mobilitat generada realitzat, caldrà realitzar un nou càlcul de desplaçaments en un divendres tipus i en un dissabte tipus, d'acord amb l'ús concret que es desenvolupi dins del subsector La Rodona (on el present EAMG indica que serà necessari redactar un nou EAMG associat a una Implantació Singular).

En aquest sentit s'indica que també caldrà realitzar un nou anàlisi de l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes de transport, incorporant si s'escau, noves propostes que complementin a les que es recullen en el present EAMG i que garanteixin que la nova mobilitat no generarà un impacte negatiu.

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, 28 d'octubre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic