

Informe relatiu a Estudi d'avaluació de la mobilitat generada a la discoteca Opera Garden de Viladecavalls

Municipi de Viladecavalls
Comarca del Vallès Occidental

Promotor: Opera Garden
Redactor de l'EAMG: Cinesi

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 l'ampliació de la Discoteca Opera Garden de Viladecavalls.

1. Antecedents

L'àmbit de la implantació singular està situat a la Masia Can Mitjans de Viladecavalls, delimitada per les vies de la xarxa primària C-58 i C-16 a l'oest i la urbanització Sant Miquel de Gonteres a l'est.

Aquesta masia actualment alberga les instal·lacions de centre de celebracions (amb una capacitat per a 280 persones) i de discoteca (amb una capacitat màxima de 3.664 persones), les quals es troben en funcionament.

En l'actualitat (2015), el promotor presenta la sol·licitud d'ampliació d'aquest ús provisional corresponent a discoteca per passar de 3.664 persones d'aforament que tenia fins ara a 5.362 persones.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat a l'ampliació de la discoteca, 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 sol·licitud suposa un increment de la mobilitat, conseqüència de l'ampliació de l'aforament de la discoteca en gairebé 1.700 persones.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'activitat comercial

L'Estudi de mobilitat estima que l'activitat generarà un total de **10.924 viatges a les nits dels caps de setmana i festius**. L'Estudi aplica el càlcul de la mobilitat en base a la capacitat màxima i també amb la previsió que hi hagi 100 treballadors/es. Aquesta mobilitat s'ha calculat a partir de les 5.362 persones + 100 treballadors multiplicat per

dos (anada més tornada). Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la mobilitat generada considerada.

L'Estudi fa una proposta de repartiment modal de la mobilitat generada, així com de distribució horària i de repartiment territorial.

Repartiment modal proposat	No motoritzat	Transport públic	Vehicle privat/ taxi
Viatges/dia	214	1.610	8.900
%	2,0	15,0	83,0

En dades de la taula anterior (extreta de l'EAMG) no s'ha incorporat la mobilitat corresponent als treballadors ni la corresponent al centre de celebracions, ja que l'estudi considera que no es coincideix en la franja horària en que es produeix.

Per altra banda, en relació a l'ocupació del vehicle privat, l'estudi ha considerat 4 ocupants per vehicle. Tot i la justificació referent a la ubicació de la discoteca, des de l'equip de redacció del present informe es considera desproporcionada aquesta ràtio i per tant **proposa utilitzar una ràtio inferior (per exemple de 3 persones/vehicle) i si s'escau també considerar aquella altra mobilitat que pot ser coincident en la franja horària (associada al centre de celebracions).**

4. Mobilitat en vehicle privat

L'accés a la implantació singular s'efectua de forma gairebé directa a partir de les carreteres C-16 i C-58. L'estudi presenta les dades dels aforaments de trànsit en trams propers a aquest accés (dades del Departament de Territori i Sostenibilitat de 2012). Per altra banda, l'estudi complementa aquesta informació amb aforaments automàtics a l'enllaç de la carretera comarcal B-120 amb la carretera C-58, el nus viari més proper a la discoteca Opera Garden. L'estudi fa una anàlisi del trànsit registrat a les hores de funcionament de la discoteca.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi assenyala l'oferta de transport públic existent a l'entorn de la implantació singular, que consisteix en:

- Línia de bus M6 – Terrassa - Viladecavalls.
- Línia de bus M1 – Olesa – Terrassa - Bellaterra.
- Línia de bus N67 – Terrassa – Vacarisses Terrassa-Rambla (FGC) – Vacarisses-Centre.
- Estació de ferrocarril de rodalies de Viladecavalls.

L'Estudi aporta informació en relació als punts de parada, horaris i ocupació (en el cas de la línia de bus N67).

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Pel que fa a l'accessibilitat a **peu i en bicicleta**, l'estudi especifica que actualment no hi ha definit cap itinerari per a vianants i bicicletes, havent de circular les bicicletes per la calçada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi aporta dades respecte de la distribució horària prevista de la mobilitat i analitza les hores punta, i realitza la predicció de la mobilitat futura incorporant un increment tendencial a la mobilitat que generarà la implantació singular. L'estudi calcula l'índex de saturació actual i futur.

L'Estudi assenyala que el nou trànsit generat per la implantació singular serà absorbit per les xarxes actuals sense generar cap incidència en els nivells de servei actuals, si bé en la prognosi del creixement de la mobilitat previst per als pròxims 10 anys a l'àmbit d'estudi tindrà nivells de servei C tant a les hores punta d'entrada com de sortida.

En el cas del vehicle privat, des de l'equip de redacció del present informe es troba adequat però es considera necessari recalcular aquests nivells de servei considerant:

- 1) una ocupació menor (de 3 ocupants per vehicle).
- 2) Si s'escau cal incloure la mobilitat associada al centre de celebracions annex a la discoteca, el qual en part serà coincident en les franges horàries.

En referència al transport col·lectiu, l'Estudi analitza les freqüències i capacitats actuals enfront la demanda generada prevista. La major part d'aquesta demanda serà absorbida per autobusos discrecionals, i per aquest motiu es preveu una reserva d'aparcament per a 9 autobusos discrecionals de 50 places i 14 de 25 places.

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.

En relació a la reserva de places d'aparcament per vehicles, l'EAMG no indica quina serà la dotació prevista, i únicament indica que "les places d'aparcament del recinte estan dimensionades d'acord amb l'aforament, la distribució modal, l'ocupació del vehicle privat i els nivells de rotació dels visitants". Des de l'equip de redacció del present Informe **es considera necessari estudiar i concretar la dotació d'aparcament tenint**

en compte la mobilitat dels usuaris i dels treballadors/es i tant de la discoteca com de la sala de celebracions.

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, actualment no hi ha aparcament per a bicicletes i tampoc en preveu cap dotació l'EAMG. Des de l'equip redactor del present estudi **es considera necessari preveure una mínima dotació d'aparcament per a bicicletes ampliable en funció de la demanda.**

En relació a la dotació de punts de recàrrega elèctrica, l'EAMG no incorpora cap cita en relació a aquestes infraestructures. Des de la redacció del present estudi es considera necessari **tenir en compte els requeriments del Reial Decret 1053/2014 en relació als punts de recàrrega elèctrica.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 estableix la necessitat de reservar places de càrrega i descàrrega quan l'ús previst dels edificis sigui oficines o comercial, amb l'objectiu d'aconseguir una distribució de les mercaderies àgil i ordenada.

Actualment la recepció de les mercaderies es realitza fora de l'horari d'obertura de la discoteca i hi ha un espai reservat per la càrrega i descàrrega a l'interior del recinte. Aquesta dotació es mantindrà en un futur, i per tant es dóna compliment a les reserves mínimes que indica el Decret 344/2006.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que existeix una certa oferta de transport públic però no hi ha cap itinerari mínimament accessible que hi pugui connectar. Per altra banda, la major part de la demanda de transport col·lectiu vinculada a la implantació singular serà absorbit per transport discrecional. En aquest sentit es disposarà d'un espai que permetrà l'aparcament de 9 autobusos discrecionals de 50 places i 14 de 25 places. Tenint en compte el possible creuament de dos autocars en el camí d'accés a l'activitat **es considera necessari que aquest accés disposi d'unes condicions mínimes de seguretat viària** (per exemple una amplada de calçada de 6 metres i senyalització horitzontal de separació dels carrils), així com la correcta senyalització de les places d'aparcament per aquests vehicles.

Així mateix, en les propostes de millora l'estudi proposa crear un servei discrecional d'autobús llançadora entre la instal·lació i el municipi de Viladecavalls, amb els horaris adaptats a la demanda d'aquests usuaris. Tenint en compte les dades de la mobilitat generada que presenta l'EAMG, des de l'equip redactor del present estudi **es considera que per tal de ser efectiva aquesta mesura el servei ha de connectar amb el centre de Terrassa (per exemple a l'estació d'autobusos) a banda de connectar amb Viladecavalls.**

Xarxa bàsica per a vehicles:

La documentació aportada assenyala que en l'àmbit d'estudi ja es disposa d'una xarxa viària consolidada i que disposa de suficient capacitat. Així mateix, també es preveu fer

gestió activa de l'aparcament mitjançant un grup de 10 persones, per evitar que es produeixin retencions tant en els accessos com en la xarxa viària.

Des de l'equip redactor del present estudi es considera adequada però cal recalcular aquests nivells de servei d'acord amb les especificacions apuntades a l'apartat 7 d'aquest informe.

Xarxa de vianants i bicicletes:

L'EAMG assenyala que el sector no disposa de cap itinerari per a vianants i bicicletes que permeti la connexió amb el sector en condicions de seguretat. Tot i el desnivell existent, des de l'equip redactor del present estudi es considera que **cal estudiar algun itinerari que permeti la connexió des de les instal·lacions fins al sector de Sant Miquel de Gonteres i fer-ne la corresponent proposta.**

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades de mobilitat i gènere.

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, han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Si bé l'emplaçament de la discoteca es troba fora de l'àmbit de la zona de Protecció, s'ubica a menys de 2 km lineals del terme municipal de Terrassa (municipi inclòs dins la zona de protecció). Per aquest motiu, i tenint en compte la mobilitat que generarà, des de l'equip de redacció del present informe, s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi proposa la creació d'un servei discrecional de bus llançadora que connecti l'establiment amb el municipi de Viladecavalls però no especifica cap ruta i ni freqüència.

14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada a la discoteca Opera Garden de Viladecavalls, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi 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 realitzar una nova avaluació de la incidència de la mobilitat generada en la xarxa viària tenint en compte una ocupació del vehicle privat inferior a la considerada en

l'estudi i si s'escau incorporar també la mobilitat del centre de celebracions (tant dels treballadors com dels seus usuaris).

- Resulta necessari estudiar i concretar la dotació d'aparcament per a vehicles (turismes i motocicletes) tenint en compte la mobilitat dels usuaris i dels treballadors/es i tant de la discoteca com de la sala de celebracions.
- Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics. Per tant cal dotar de punts de recàrrega elèctrica per a turismes i motocicletes d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014.
- Es considera necessari preveure una mínima dotació d'aparcament per a bicicletes ampliable en funció de la demanda.
- El vial d'accés al recinte ha de disposar de les condicions de seguretat viària necessàries per garantir la circulació i creuament de dos autocars.
- Es proposa que el servei discrecional d'autobús llançadora connecti amb el centre de Terrassa enlloc de Viladecavalls.
- Cal incloure dades referents a la mobilitat per gènere.
- Es recomana estudiar algun itinerari que permeti la connexió des de les instal·lacions i fins al sector de Sant Miquel de Gonteres i fer-ne la corresponent proposta.
- Cal incloure les dades necessàries per avaluar la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.

Barcelona, 27 de novembre de 2015

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic