

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGOU de la zona d'equipaments de Can Parera (T.M. Montornès del Vallès)

Municipi de Montornès del Vallès
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Ajuntament de Montornès del
Vallès
Redactor de l'EAMG: Eduard Casán i
Vendrell

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 del PGOU de la zona d'equipaments de Can Parera (T.M. Montornès del Vallès)*.

1. Antecedents

L'àmbit de la present modificació puntual afecta a la zona d'equipaments prevista al sector de Can Parera, ubicat just al nord de l'Ajuntament i molt proper a la llera del riu Mogent. Aquesta modificació realitza una ampliació dels usos existents previstos i en preveu de nous (una nova escola d'educació primària, el magatzem de la brigada municipal d'obres i un aparcament a sobre del magatzem de la brigada municipal d'obres). La modificació puntual comporta una nova classificació del sòl urbà.

A mitjans de juny de 2016, l'ATM va rebre la informació referent a aquesta modificació puntual de planejament, respecte a la qual va resoldre que mancava de bona part de les anàlisis i informes per poder avaluar si s'aconsegueix una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emetia informe desfavorable. Al desembre de 2016, l'ATM ha rebut la documentació actualitzada i revisada, la qual s'analitza en el present informe.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació Puntual del PGOU de la zona d'equipaments de Can Parera (T.M. Montornès del Vallès)*, 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.

L'àmbit de la modificació puntual de planejament ocupa una superfície de 22.527,15 m² i permetrà la implementació d'una superfície de sòl per a equipaments de 15.366,26 m², la qual en la seva majoria ja són existents (CAP, pista polivalent temporal) però també permetrà un increment de 3.807,20 m² respecte a la situació actual, que permetrà ubicar-hi una nova escola d'educació primària, el magatzem de la brigada i un aparcament a sobre del magatzem de la brigada. El seu desenvolupament suposa un pol generador

de mobilitat conseqüència de la generació de mobilitat vinculada aquest increment de sostre d'equipament.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector generarà 762 desplaçaments. Per al càlcul de la mobilitat generada s'ha considerat una ràtio de:

- 20 viatges per cada 100 m² de sostre en l'ús d'equipaments.

La taula següent mostra la mobilitat generada 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)
Altres equipaments	3.807,20	3.807,20	762	762
TOTAL	3.807,20	3.807,20	762	762

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

En relació al repartiment modal, es descriu la distribució modal interna i externa que se cita en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible del municipi (en fase d'elaboració). L'estudi considera que el sector tindrà el mateix repartiment modal que la mobilitat interna del municipi.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
En percentatge	72,1%	7,7%	20,2%
En viatges/dia	549	58	154

L'estudi considera que en base al criteri demogràfic, el 74% d'aquesta mobilitat procedirà de Montornès Centre i el 26% restant ho farà des de Montornès Nord.

Des de la redacció del present informe, s'accepta aquesta proposta per realitzar l'avaluació de l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu tant la xarxa viària externa, com les vies internes d'accés al sector. L'estudi aporta informació de les característiques d'aquesta viabilitat (sentits de circulació), així com dades de la intensitat de trànsit i nivell de servei referents a l'any 2014. En tots els casos especifica que el nivell de saturació de la xarxa viària és molt baix. També mostra quins seran els itineraris d'accés i de sortida del sector.

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

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu l'oferta de transport públic existent a l'entorn del sector (línia 500, 501, 510, 370, 375 i la línia nocturna N72) i n'especifica les expedicions diàries, el temps de recorregut i el nombre d'usuaris anual de la línia. També descriu el punt de parada d'aquestes línies, les quals ofereixen una bona cobertura a l'àmbit de la modificació puntual (cobertura inferior a 450 m), i en fa la corresponent representació gràfica sobre plànol.

Així mateix, també analitza les característiques dels dos itineraris d'accés a la xarxa de transport públic.

Per altra banda, també descriu la ubicació de la parada de taxi, la qual també resulta força propera al sector.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi descriu les condicions dels itineraris per als vianants de l'entorn i cita que la major part de les voreres del barri (c. de Can Parera) disposa d'una amplada lliure de pas inferior a 1,5 m. Així mateix descriu 6 itineraris que considera els principals per a connectar amb el sector, i en destaca algunes discontinuïtats que afecten aquesta xarxa.

Així mateix, grafia sobre plànol la xarxa d'itineraris per a vianants d'accés al sector, així com els passos per a vianants existents i si aquests es troben adaptats.

En relació a la mobilitat amb **bicicleta**, descriu la xarxa i apunta que en aquest àmbit tota ella és en convivència amb d'altres modes (vianant o bé trànsit rodat motoritzat) i també en fa la seva representació gràfica.

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

7. Incidència de la mobilitat generada

El municipi no disposa de transport urbà i la demanda màxima de **transport públic** interurbà que podrà generar el sector es valora en uns 6 desplaçaments/hora. Tenint en compte l'oferta actual i el nivell d'usuaris existent l'estudi considera que l'oferta resultarà totalment assumible sense aplicar-hi canvis.

Pel que fa al vehicle privat, analitza la mobilitat prevista en vehicle privat considerant un factor d'ocupació d'1,54 persones/privat i determina que en hora punta suposarà un increment màxim de 10 vehicles/hora, valor totalment assumible per les xarxes actuals.

En relació a la mobilitat no motoritzada (a peu i en bicicleta), l'estudi considera que la nova mobilitat generada (549 desplaçaments) serà totalment assumible per la xarxa actual, si bé planteja tot de recomanacions a tenir en compte en el projecte d'urbanització.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera suficient la documentació aportada per tal de poder avaluar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària i sobre l'oferta de transport públic actual. No obstant això, es recorda que la mobilitat vinculada a centre educatiu generalment compta amb factors d'hora punta molt superiors als considerats.

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'estudi especifica que caldrà ajustar la dotació d'aparcament en funció del tipus d'equipament. En fa un càlcul per tot el sector (existent i futur) i utilitza la ràtio corresponent a equipaments docents, donant com a resultat 769 places, si bé de manera inicial en preveu d'instal·lar 250. Així mateix emplaça al projecte d'urbanització el nombre definitiu de places mínimes. Des de la redacció del present informe es raonable la previsió adoptada.

Recomanació 1.

Tenint en compte la previsió d'instal·lar-hi una escola es recomana que bona part de l'aparcament per a bicicletes sigui segur (fora de l'espai públic).

En relació a la dotació d'aparcament per a **vehicles**, la modificació puntual fa una reserva d'uns 1.200 m² per a l'aparcament dels diferents usos del sector (unes 60 places d'aparcament).

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, l'estudi en preveu la implantació de punts de recàrrega elèctric. En aquest sentit afirma que per donar compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en preveu 1 punt de recàrrega.

Recomanació 2.

Tenint en compte la previsió de places d'aparcament (60) es recomana disposar de 2 punts de recàrrega elèctrica per a vehicles.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Aparcaments bicicleta (D344)	Aparcaments bicicleta (EAMG)	Aparcaments turisme (D344)	Aparcaments turisme (EAMG)
Altres equipaments	3.807,20	3.807,20	190 (nous usos)	250 (tot el sector)	60	0
TOTAL	3.807,20	3.807,20	190	250	60	0

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyalava que resulta necessari contemplar la distribució urbana de mercaderies en els usos comercials i/o també en el d'oficines. En aquesta modificació puntual del PGOU no li resulta d'aplicació el que estableix a l'**article 6 del Decret 344/2006** (Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies).

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'EAMG no realitza cap proposta o mesura correctora per tal d'assegurar la utilització i correcte funcionament del transport públic com a alternativa al vehicle privat.

Recomanació 3.

Tenint en compte la implantació d'un centre escolar es recomana disposar d'un espai segur per facilitar l'acotxament i desacotxament dels escolars que puguin utilitzar transport escolar (periòdic o de forma ocasional).

Xarxa bàsica per a vehicles

El desenvolupament de la modificació puntual preveu la construcció d'una via de circumval·lació (previst en el planejament actual) que actualment circula per l'avinguda Llibertat, o del carrer de Can Parera i Can Vilaró.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG estableix les següents recomanacions a incorporar en el projecte d'urbanització del sector, que són:

- Can Parera: la vorera situada dins del sector tindrà una amplada lliure de pas igual o superior a 1,8m.
- Vial de Circumval·lació: disposar de voreres amb una amplada lliure de pas igual o superior a 1,8 m, una dotació correcta de passos per a vianants i els pendents inferiors als màxims permesos.

Per altra banda també fixa tot de recomanació a fora de l'àmbit, que són:

- Arranjament dels passos per a vianants actuals c. de Can Parera,
- Ampliació de la vorera del c. dels Castanyers.
- Senyalització del c. de Can Parera com a vial de zona 30.
- Promoure el desplaçaments en modes no motoritzats per accedir als equipaments del sector.

Tenint en compte els equipaments existent i previstos a dins del sector des de l'equip de redacció del present informe que les recomanacions que cita l'EAMG haurien de ser condicions per al seu desenvolupament. No obstant això, tenint en compte el que es descriu en l'apartat 5.6 de l'EAMG, es considera que l'estudi ja inclou aquesta condició (s'inclou el cost d'aquestes actuacions en l'apartat de finançament de càrregues derivades de la mobilitat generada).

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG incorpora algun indicador bàsic de gènere. No es considera que la mobilitat generada estableixi diferències rellevants per 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 de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric (com és el cas de Montornès del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG en fa el càlcul de les emissions de contaminants en base a l'eina AMBIMOB-U, si bé no estableix mesures addicionals per disminuir les emissions.

Recomanació 4.

Tenint en compte la futura implantació de l'escola es recomana d'impulsar el projecte de camins escolars i així aconseguir la important quota de modes no motoritzats que s'inclou a l'EAMG.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi inclou un apartat específic on es descriuen les càrregues derivades de la mobilitat generada.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGOU de la zona d'equipaments de Can Parera (T.M. Montornès del Vallès)*, 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.

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, 17 de gener de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic