

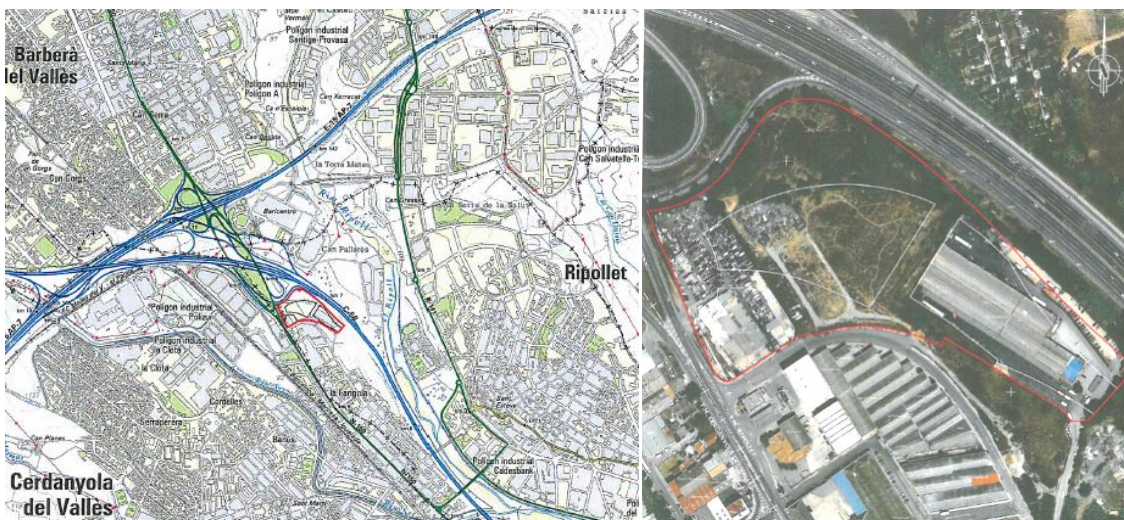
Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM en la zona industrial (22a) ubicada al nord del C/ de la Verge de Montserrat, per adaptar-se a la vialitat prevista el Pla Territorial Metropolità (T.M. Ripollet)

Municipi de Ripollet
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Ripollet
Redactor de l'EAMG: ECAFIR, 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 puntual del PGM en la zona industrial (22a) ubicada al nord del C/ de la Verge de Montserrat, per adaptar-se a la vialitat prevista el Pla Territorial Metropolità (T.M. Ripollet).

1. Antecedents

La present MPPGM en la zona industrial (22a) del Carrer Verge de Montserrat comporta adaptar la vialitat prevista en el Pla Territorial Metropolità, reubicar la zona 22a i la modificació dels usos en el PGM vigent.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la *Modificació puntual del PGM de la zona industrial (22a) del C/ Verge de Montserrat (T.M. Ripollet)*, 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.

Les previsions del Pla Territorial Metropolità motiven la present Modificació Puntual del PGM amb l'objecte de reubicar i requalificar la zona industrial (22a) del vigent PGM. Els objectius de la MPPGM són tres:

- Substitució dins l'àmbit d'actuació descrit, de la vialitat prevista en el PGM vigent, per la proposada en el Pla Territorial Metropolità.
- Reubicació de la Zona 22a del PGM vigent en funció de la nova vialitat adoptada.
- Modificació dels usos previstos en el PGM vigent, a fi de dignificar la imatge d'entrada al municipi de Ripollet des de la nova rotonda sobre la carretera N-150 i des del nus viari de connexió que per sobre la futura autovia del marge esquerre del riu Ripoll, i el mateix riu Ripoll connectarà amb la B-141.

Aquesta modificació d'usos, permetria tant usos industrials, comercials, d'oficines així com zones verdes i altres usos com de xarxa viària i de protecció de sistemes.

Així, l'EAMG avalua la mobilitat generada per la parcel·la proposant un repartiment inicial dels usos comercials, d'oficines i industrials.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

S'avalua la mobilitat per a cada un dels usos proposats. Així, la modificació puntual estima que per la modificació actual del PGM, en el que es preveu sostre industrial, comercial i d'oficines, el sector generarà com a màxim **11.884** viatges/dia. El càlcul d'aquest valor s'obté a partir dels següents usos previstos:

- En els usos comercials s'aplica una ràtio de 50 desplaçaments per 100 m² de sostre, i es considera que la superfície màxima serà de 19.811 m² de sostre.
- En l'ús industrial es considera una ràtio de 5 viatges per 100 m² de sostre a la superfície prevista, i es considera que la superfície màxima serà d'11.887 m² de sostre.
- En l'ús d'oficines es considera una ràtio de 15 viatges per 100 m² de sostre a la superfície prevista, i es considera que la superfície màxima serà de 7.924 m² de sostre.
- En l'ús de zones verdes es considera una ràtio de 5 viatges per 100 m² de superfície prevista, i es considera que la superfície màxima serà de 3.918 m².

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (Decret)	viatges generats (EAMG)
Oficines	7.924	1.189	1.189
Comercial	19.811	9.906	9.906
Industrial	11.887	594	594
Zones Verdes	3.918	196	196
TOTAL	-	11.884	11.884

Des de la redacció del present informe es considera correcte el càlcul de mobilitat generada realitzat.

En relació al repartiment modal, l'estudi aplica les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2013) de Ripollet. El repartiment emprat es mostra a la taula següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	15%	19,1%	65,9%
Viatges/dia	1.783	2.270	7.832

L'estudi desglossa les tipologies de no motoritzats, de transport públic i de transport privat per obtenir la següent distribució:

Distribució dels desplaçaments segons mitjà de transport			
transport no motoritzat (15,0%)	1783	a peu (98,3%)	1.752
		bici (1,7%)	30
vehicle privat (65,9%)	7832	turisme (96,7%)	7.573
		moto (3,3%)	258
transport públic (19,1%)	2270	autobús (42,5%)	965
		tren (57,5%)	1.305

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés, l'EAMG descriu els principals eixos viaris de l'àmbit d'estudi: la N-150 i l'enllaç de la N-150 i la C/58, també descriu les previsions que fa el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) properes a l'àmbit d'estudi, i finalment la xarxa de carrers locals que envolten el sector com el carrer Verge de Montserrat, Uralita o Sant Pere.

Aquesta descripció incorpora una caracterització molt completa del viari incloent els sentits de circulació, el nombre de carrils i la IMD.

L'estudi incorpora documentació gràfica dels vials en l'àmbit d'estudi així com dels itineraris de connexió.

Quant a l'oferta d'aparcament en calçada entorn de l'àmbit d'estudi, l'EAMG descriu l'oferta en els carrers i vials de l'entorn del sector. Pel que fa als aparcaments públics fora de calçada, no es localitza cap en l'entorn d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi descriu l'oferta de transport públic (ferrocarril + autobús interurbà) i representa sobre un plànol l'emplaçament i les parades de les línies de transport públic interurbà de l'entorn, així com les parades de ferrocarril.

Aporta informació sobre les línies, la distància entre parades i el sector, i els horaris de funcionament. També es descriuen les característiques dels itineraris de connexió amb el transport públic

Des de l'equip de redacció del present informe, s'accepta aquesta descripció de la xarxa de mobilitat en transport públic.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG indica que l'espai dedicat al vianant entorn de l'àmbit d'estudi és precari i no es troba adaptat, ja que no tots els carrers tenen voreres, moltes són estretes i no són accessibles. També destaca que habitualment estan ocupades per vehicles estacionats. L'estudi aporta informació sobre els itineraris de connexió amb el sector tant des del municipi de Ripollet, com des del de Cerdanyola. També des de l'altra banda de la carretera N-150, i els punts d'encreuament de la via del tren.

L'estudi aporta imatges dels carrers de l'entorn i representació gràfica de la xarxa per a vianants existent i la proposada a l'àmbit. Finalment, indica que la configuració de la xarxa de vianants de l'àmbit haurà de facilitar els desplaçaments a peu i complir el que s'estableix en la normativa pertinent.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'accepta aquesta descripció de la xarxa per a vianants.

7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG indica que la xarxa ciclable de Ripollet i de Cerdanyola del Vallès no connecta amb l'àmbit en estudi. S'adjunta informació gràfica on s'indiquen els carrils bici existents i els aparcaments per a bicicletes.

L'estudi indica que el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) de Ripollet (pendent d'aprovació final) preveu un carril bici per la carretera N-150 fins a l'alçada del sector. I destaca que l'àmbit d'estudi incorporarà un carril bici que enllaci l'interior de l'àmbit amb el carril bici de la N-150.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza l'impacte de la nova mobilitat sobre les xarxes de mobilitat existents i indica que l'increment de mobilitat previst (3.053 vehicles al dia, 811 desplaçaments en transport públic i els 7.356 desplaçaments no motoritzats) sobre el conjunt de xarxes serà mínim, ja que el PMU (pendent d'aprovació) preveu les següents millores en l'àrea d'estudi:

- Vianants i bicicletes: el PMU preveu una millora urbana de la N-150 fins a l'altura del carrer Verge de Montserrat que incorporarà voreres amples i accessibles, i dos carrils bici unidireccionals de 1,5 metres cadascun.
- Transport públic: la demanda actual (només s'aporta l'ocupació de la línia B2) es baixa, i el Pla Especial d'un equipament al carrer Verge de Montserrat preveu el canvi d'ubicació d'una parada d'autobús, apropant-la a l'àmbit d'estudi.
- Vehicle privat: tot i que actualment hi ha retencions a la N-150 en certs moments del dia, el PMU preveu una reordenació integral de la carretera per convertir-la en travessera urbana. L'estudi conclou que aquesta actuació farà disminuir la demanda d'aquesta via i que el trànsit generat podrà ser absorbit sense problemes.

Pel que fa al vehicle privat, l'EAMG exposa que l'augment de trànsit amb la nova ordenació, aportarà nous vehicles a la xarxa que farà que els problemes existents es vegin lleugerament incrementats.

Per altra banda, la rotonda definida pel PTMB, agilitzarà l'entrada i sortida dels vehicles al sector, ja que permetrà la sortida cap a esquerra i dreta de la carretera N-150 sense necessitat d'haver d'anar a fer el canvi de sentit en el nus de la N-150 amb la C-58 i la B-30 o de sortir pel carrer Uralita on el gir a l'esquerra està permès.

L'estudi afegeix, que aquesta rotonda no és necessària per al sector, i que en cas que el PTMB no la desenvolupi, el sector desenvoluparà només una petita part d'aquesta, que servirà de sortida del sector per la N-150 en direcció NO, sense penalitzar la circulació actual d'aquesta via i en un punt on la N-150 ja es troba desdoblada amb dos carrils de circulació per sentit.

Respecte a la incidència sobre el transport públic, l'anàlisi realitzat aporta dades extretes del PMU del municipi i considera que la nova mobilitat podrà ser absorbida per l'oferta existent. Tanmateix, realitza la proposta d'aparcament de parada.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

No obstant això, seguint la normativa que aplica a la Modificació puntual del PGM, l'EAMG realitza una proposta de places d'aparcament segons l'estimació d'usos que ha realitzat (50% sostre comercial, 30% industrial i 20% oficines). El nombre de places a reservar fora de calçada és de 446 turismes.

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, l'estudi aplica la ràtio prevista al Decret 344/2006 i en preveu la instal·lació de 435 places d'aparcament.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta (D344)	Total aparcaments bicicleta (EAMG)	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
Oficines		7.924	79	79	79	
Comercial		19.811	198	198	248	
Industrial		11.887	119	119	119	
Zona verda	3.918		39	39		
TOTAL			435	435	446	

En relació a la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als edificis planificats en l'àmbit d'estudi l'EAMG determina que en total faran falta 9 aparcaments adaptats per a la càrrega de vehicles elèctrics: 6 a la zona d'ús comercial, 1 per la zona d'ús d'oficines i 2 a la zona d'ús industrial. Aquestes reserves però, queden supeditades als usos concrets que finalment s'ubiquin al sector i a les superfícies que cada ús ocupi.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi indica que s'haurà d'acomplir els requeriments de l'article 6 del Decret 344/2006, de realitzar una reserva de places per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, d'acord amb els usos i superfícies previstes.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'EAMG assenyala que l'oferta actual tindrà prou capacitat per absorbir la nova demanda generada i no preveu mesures complementàries.

També indica que el Pla Especial d'un equipament al carrer Verge de Montserrat, preveu el canvi d'ubicació d'una parada d'autobús per tal d'apropar-la a l'equipament. Aquest fet afectaria positivament a l'àmbit en estudi.

Xarxa bàsica per a bicicletes

L'EAMG proposa la construcció de 500 metres lineals de carril bici en els vials de l'àmbit d'estudi, que enllaçarien amb el carril bici que preveu el PMU per la carretera N-150 (pendent d'aprovar). No obstant aquesta mesura no garanteix l'accessibilitat amb bicicleta al sector, ja que aquesta depèn de la implementació del carril bici de la N-150.

Per aquest motiu l'estudi ha considerat convenient participar econòmicament del cost d'aquesta actuació, en la part proporcional, que afectaria el sector en estudi. En aquest sentit la part proporcional d'aquesta participació, es fixa en 170 metres lineals de carril bici en la travessera urbana de la N-150, que correspon aproximadament a la part del sector que confronta amb la carretera N-150.

Xarxa de vianants

L'estudi no proposa cap actuació de millora a la xarxa de vianants existent ni a la prevista. Argumentant que les millores previstes al PMU sobre la xarxa per a vianants ja suposaran una millora per la xarxa entorn el sector.

Xarxa per als vehicles

En relació a la xarxa per a vehicles, l'àmbit de la modificació comptarà amb unes millores importants (PMU i PTMB) i per tant no es preveuen mesures correctores complementàries.

L'EAMG aclareix que MP del PGM que s'està tramitant és per adequar-se a les determinacions del PTMB (aprovat el 2010) i és en funció d'aquest que s'han establert els criteris de mobilitat.

Donat que els principals usos del sector es troben relacionats amb la indústria i els serveis, es recomana incorporar mesures que dissuadeixin treballadors i visitants de la utilització del vehicle privat per arribar al sector. Aquestes mesures col·laboraran a no carregar amb més vehicles la xarxa viària de l'entorn. En aquest sentit, l'equip redactor del present informe recomana:

Recomanació 1.

Incorporar mesures per fomentar l'ús del cotxe compartit per anar a la feina, i establir reserves a aquelles places d'aparcament properes a les entrades dels edificis, per als "cotxes compartits".

Recomanació 2.

Incorporar mesures de gestió de l'aparcament. La limitació i regulació de l'oferta d'aparcament té com a objectiu dissuadir de l'ús del vehicle privat, però també suposa reduir el soroll i les emissions de gasos contaminants.

La regulació dels aparcaments en determinades zones, fa que els conductors es vegin obligats a deixar el seu vehicle i desplaçar-se a peu o en transport públic.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de mobilitat i gèneres a partir de l'Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ) de l'any 2013 en dia feiner. I conclou que l'execució del sector aconseguirà una millora de les condicions de desplaçament, quant a visibilitat, il·luminació i seguretat de les zones. Així, la millora de la xarxa de vianants farà de l'àmbit un lloc que permetrà que els desplaçaments de tots els col·lectius (inclosos els més fràgils) principalment aquells que es realitzen de forma no motoritzada siguin més fàcils de fer.

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

L'estudi inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, utilitzant la guia editada pel Departament de Territori i Sostenibilitat (Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013), estimant una velocitat mitjana de 40 km/h per vehicle privat i de 25 km/h per autobús. També estima un repartiment modal del consum de fuel pels vehicles privats i pel transport públic. I una distància mitjana de recorregut cap a / des del sector.

A partir de les dades anteriors i els factors d'emissió de la Guia de càlcul d'emissions de contaminants a l'atmosfera 2013, s'obté un total de 13.527 g/dia d'emissions de NO₂ i de 3.396 g/dia d'emissions de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi indica que no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic, perquè l'àmbit d'estudi ja té una xarxa de transport públic consolidada i no es preveu un increment de la demanda generada. Argumenta que la línia d'autobús no s'haurà de perllongar, ni crear cap nova parada, ni ampliar els horaris ni la freqüència, i per tant no és d'aplicació els costos d'implementació de l'increment d'aquest servei de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació.

L'estudi incorpora el càlcul del cost del carril bici a l'interior del sector, i també considera convenient participar econòmicament del cost de la implementació del carril bici de la N-150 (que donarà accessibilitat al sector), en la part proporcional, que afectaria el sector en estudi. En aquest sentit la part proporcional d'aquesta participació es fixa en 170 metres lineals, que correspon aproximadament a la part del sector que conforma amb la carretera N-150.

Concepte	Amidament	Preu	Total
Aparcament de bicicletes	237	40 €/aparcament per bici	9.480,00
Carril bici dins el sector	500 m	20 € m.l.	10.000,00
Carril bici de la N-150 (participació econòmica)	170 m	20 € m.l.	3.400,00
TOTAL			22.880,00

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat de la *Modificació Puntual del PGM en la zona industrial (22a) ubicada al nord del C/ de la Verge de Montserrat, per adaptar-se a la vialitat prevista el Pla Territorial Metropolità, al municipi de Ripollet*, 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**. No obstant, 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, 20 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic