

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del PGM als terrenys situats a l'avinguda Prat de la Riba sota la B-24 (T.M. Pallejà)

Municipi de Pallejà
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Pallejà
Redactor de l'EAMG: Ajuntament de Pallejà

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 als terrenys situats a l'avinguda Prat de la Riba sota la B-24 (TM Pallejà).

1. Antecedents

L'àmbit de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità té una superfície de 24.150,48 m² i es correspon amb uns terrenys situats entre l'avinguda Prat de la Riba i la línia dels ferrocarrils, que es troben sota la carretera B-24 (TM Pallejà). Actualment els terrenys d'aquest àmbit es troben sense edificar i no compten amb cap ús consolidat.

L'objectiu de la Modificació Puntual del Pla General Metropolità és reordenar l'àmbit objecte de la modificació puntual per tal de preveure la implantació d'usos públics i privats. Actualment, aquests terrenys es troben qualificats de Protecció de Sistemes i Sistemes d'equipaments públics, però no s'ha consolidat cap ús durant tots aquests anys.

En base a aquests antecedents, aquesta modificació puntual proposa la implantació d'un aprofitament privat adequat als usos de l'entorn (ús industrial), a la vegada que es possibilita la implantació d'un sistema d'equipaments destinat a l'ús d'horts urbans amb unes dimensions adequades i de nous espais lliures al servei dels ciutadans.

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 als terrenys situats a l'avinguda Prat de la Riba sota la B-24 (T.M. Pallejà)*, 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 té una superfície de 24.150,48 m² de sòl i el seu desenvolupament suposa un pol generador de mobilitat conseqüència de la definició de:

- 4.144,65 m² de sòl d'equipaments, que es preveu destinar a horts urbans.
- 1.701,62 m² de sòl de parcs i jardins urbans.
- 6.708,45 m² de sòl destinat a usos industrials.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG de la modificació puntual estima que el sector generarà com a màxim **1.317 desplaçaments/dia**. El càlcul d'aquest valor s'obté a partir de:

- En l'ús d'equipament es considera una ràtio de 20 viatges per 100 m² de sòl (ja que els horts urbans no es preveu superfície de sostre).
- En relació a les zones verdes s'aplica una ràtio de 5 desplaçaments per 100 m² de sòl.
- En relació a les zones industrials s'aplica una ràtio de 5 desplaçaments per 100 m² de sostre (el planejament contempla una edificabilitat de 1,2 m² de sostre / m² de sòl per a l'ús industrial).

Així mateix, l'estudi calcula la mobilitat que permetria el planejament vigent (donant com a resultat 2.207 viatges/dia) i determina que aquesta modificació puntual del PGM suposarà una reducció la mobilitat potencial en aquest àmbit.

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

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)
Industrial	6.708,45	8.050,14	403	403
Altres equipaments	4.144,65		829	829
Zona verda	1.701,62		85	85
Vialitat	11.595,76			
TOTAL	24.150,48	8.050,14	1.317	1.317

L'estudi no aporta informació respecte a les característiques d'aquesta mobilitat. Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari incorporar la caracterització de la mobilitat generada (repartiment modal i territorial)**, per tal de poder avaluar correctament la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'EAMG fa referència a les grans vies de connexió (A-2, AP-7, B-24 i N-340) i a la xarxa viària d'accés local (av. Prat de la Riba). També especifica que la intensitat de trànsit a l'avinguda Prat de la Riba se situa entorn a 10.000 vehicles/dia, si bé no n'especifica la font d'informació.

Així mateix, en la cartografia associada al projecte (plànols d'informació del planejament) s'observa l'amplada entre façanes de la vialitat del sector. D'acord amb aquesta cartografia el vial nord i sud que limita amb el sector, tenen una secció de 16 metres, mentre que l'avinguda de Prat de la Riba té una secció d'uns 30 metres (el sector només inclou la meitat de la calçada).

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada si bé resulta molt millorable la descripció dels itineraris d'accés i de sortida del sector, així com aportar informació dels sentits de circulació i del nivell de servei de la xarxa viària de l'entorn.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi no descriu quina oferta específica de transport públic dona cobertura al sector. Si que indica que a menys de 250 m hi ha una parada del transport interurbà, a menys de 300 m de l'urbà i a menys d'un quilòmetre de la línia de ferrocarril.

Així no analitza aspectes com les característiques d'aquestes parades i la seva accessibilitat des del sector, l'oferta existent, la capacitat i ocupació del bus, etc.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari aportar informació envers la xarxa de transport col·lectiu, per tal de comprovar-ne la seva accessibilitat des del sector i poder avaluar l'impacte de la nova mobilitat generada**. Aquest anàlisi hauria d'incloure els diferents sistemes de transport públic que permet accedir al sector (bus urbà i interurbà i el ferrocarril).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi fa una mínima descripció de la xarxa per a vianants i adjunta un plànol on s'indica quina és la xarxa per a vianants existent i quina és la pendent d'executar.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana de complementar la informació referent a la xarxa d'itineraris per a vianants de dins del sector i el seu encaix amb la xarxa del municipi (i la connexió amb les parades de transport públic), tal i com estableix l'article 15 del Decret 344/2006.

En relació a la xarxa per a bicicletes, l'estudi descriu que actualment no hi ha cap xarxa ciclable consolidada i destaca que la proposta per la comarca del Baix Llobregat projectada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, al seu pas per Pallejà, situa un carril bici per l'avinguda Prat de la Riba, el qual es troba dins dels límits de l'àmbit de la Modificació Puntual del PGM (uns 210 metres lineals).

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa cap avaluació que l'impacte de mobilitat generada sobre la **xarxa viària** i sobre el **transport públic**, ja que tampoc proposa cap repartiment modal de la mobilitat generada.

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera insuficient 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**.

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 no en fa cap previsió. Des de la redacció del present informe **es considera necessari preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes (o de l'espai equivalent) que fixa el Decret 344/2006 per a tots els usos.**

En relació a la dotació d'aparcament per a **vehicles**, l'EAMG tampoc especifica cap reserva, si bé tenint en compte els usos previstos al sector, no li resultaria d'aplicació el Decret 344/2006. En tot cas el redactor de l'EAMG haurà de comprovar el compliment d'altra normativa sectorial referent a l'aparcament de vehicles en base als usos previstos al sector.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, l'Estudi no fa cap previsió d'implantació de punts de recàrrega elèctrica. En aquest sentit **cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala 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 què 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.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre les vies actuals.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no realitza cap proposta o mesura correctora per a la xarxa de vianants i bicicletes.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera **necessari que el sector incorpori el carril bici previst per l'avinguda de Prat de la Riba**. Per altra banda també és **necessari disposar de més passos per a vianants a l'avinguda de Prat de la Riba** (per exemple abans de les dues rotondes que delimiten el sector), per tal de donar continuïtat als recorreguts per a vianants cap a la resta del polígon industrial i alhora facilitar l'accessibilitat per accedir a les parades de transport públic ubicades a banda i banda del vial.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora una mínima informació referent a indicadors de 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 Pallejà) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Des de la redacció del present informe es recorda la **necessitat d'incorporar l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica** (dades referents a les emissions de NO_x, PM₁₀ i CO₂), i preveure mesures per reduir-ne el seu impacte.

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.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació puntual del PGM als terrenys situats a l'avinguda Prat de la Riba sota la B-24 (T.M. Pallejà)*, manca 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'emet informe **desfavorable**.

Per tal d'avaluar l'informe favorablement caldrà, com a mínim, incloure els següents aspectes:

- Cal considerar el repartiment modal adoptat de la mobilitat generada i aportar una estimació de la seva distribució territorial.
- Cal aportar informació referent a la xarxa de transport col·lectiu, d'acord amb el que estableix l'article 16 del Decret 344/2006.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària i sobre l'oferta de transport públic actual.
- Cal preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes que estableix el Decret 344/2006.
- 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.
- Cal proposar mesures correctores, tal i com es descriu a l'apartat 10 del present informe.
- Cal avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes

modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 7 de febrer de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic