

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la redacció del Pla de Millora Urbana al sector Teneria Riba-Sandvik

Municipi de Caldes de Montbui
Comarca: Vallès Oriental
Promotor: societat Josel SLU i
Anova SL
Redactor de l'EAMG: AUMA
Consultores en Medio Ambiente y
energia

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 pel *Pla de Millora Urbana del sector Teneria Riba-Sandvik a Caldes de Montbui*.

1. Antecedents

El Pla de Millora Urbana del sector Teneria Riba-Sandvik, s'ubica al nord del nucli urbà de Caldes de Montbui, entre el Passeig del Remei, c. Major, c. de Bigues i c. de Sant Sebastià de Montmajor, en un entorn totalment urbanitzat d'usos residencials. Actualment, l'àmbit del PMU està desocupat i el planejament en preveu l'ús d'habitatge, d'equipaments i de zones verdes, així com una nova vialitat que dona continuïtat a alguns dels vials existents.

En data a 23 de març de 2017, l'ATM va emetre un primer informe relacionat amb aquest expedient, que considerava que l'estudi d'avaluació del Pla de Millora Urbana del sector Teneria Riba-Sandvik de Caldes de Montbui, mancava de bona part de les anàlisis i informes per poder avaluar si s'aconsegueix una mobilitat sostenible, per la qual cosa s'emetia informe desfavorable. En data a 6 de setembre de 2017, el promotor ha aportat nova documentació, motiu pel qual s'emet el present informe.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana del sector Teneria Riba-Sandvik al municipi de Caldes de Montbui* 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.

La proposta de planejament té com a principal objectiu definir els usos en aquest àmbit i el seu desenvolupament preveu la implantació d'usos d'habitatge, d'equipaments i de zones verdes. L'EAMG preveu 20.365 m² de sostre per a ús d'habitatge, amb un total de 184 habitatges, 5.989 m² de sostre d'equipaments i 3.860 m² de sòl de zones verdes.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'EAMG del PMU estima que el sector generarà com a màxim **1.367 desplaçaments/dia**. El càlcul d'aquest valor s'obté a partir de:

- En l'ús d'habitatge s'aplica la ràtio de 7 viatges/habitatge, considerant un total de 184 habitatges.
- En l'ús d'equipaments aplica la ràtio de 20 viatges per cada 100 m² de sostre.
- En l'ús de zones verdes aplica la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl en aquelles zones verdes de poc pendent i de 0,5 viatges per cada 100 m² de sòl en aquelles amb major pendent.

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

Usos	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	20.365	184	1.288	1.288
altres equipaments	5.989		1.198	1.198
zona verda			193	49
TOTAL	26.354		2.679	2.535

L'EAMG aporta dades de la mobilitat generada per a cada bloc d'edificis.

Des de la redacció del present Informe s'accepta la proposta de mobilitat generada.

L'Estudi presenta els principals resultats de l'enquesta de mobilitat obligada del municipi de l'any 2001 segons la mobilitat de residents i no residents (nombre de desplaçaments per motius de treball i per motius d'estudis, segregats per gènere, així com dades de repartiment modal segons tipologia de desplaçaments). El repartiment modal del sector s'inspira en aquesta enquesta, però s'incrementa lleugerament la mobilitat dels modes més sostenibles.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	21%	11%	68%
Viatges generats en un dia feiner tipus	532	279	1.724

Des de la redacció del present Informe s'accepten els valors adoptats en relació al repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG cita la xarxa viària principal d'accés al municipi i la xarxa viària propera, identificant les vies de gran importància estructural que discorren i/o connecten amb el sector, el qual ha de permetre donar continuïtat a part d'aquestes vies (actualment sense continuïtat degut al buit urbà que representa l'àmbit).

Els vials de la xarxa principal i secundària més propers són el Passeig del Remei, el c. de Bigues, el c. Jaume Balmes i el c. Pompeu Fabra.

L'estudi incorpora el corresponent plànol referent a la xarxa d'itineraris principals de vehicles, incorporant ja la proposta de nou sector.

L'estudi no aporta informació sobre les intensitats de trànsit a la vialitat de l'entorn i només incorpora informació del trànsit a la carretera C-59.

Des de l'equip redactor del present Informe s'accepta la documentació aportada en relació al vehicle privat.

5. Xarxa de transport públic

L'Estudi assenyala que l'oferta actual de transport públic està formada per la xarxa d'autobús urbana, que compta amb una freqüència de pas de 1 hora entre les 7.25 i les 21.00, amb parades dins del propi sector (s'adjunta informació fotogràfica). Per altra banda a 500 metres del sector hi ha l'estació d'autobusos del municipi, on hi paren les diferents línies interurbanes que connecten el municipi amb Barcelona (30-36 expedicions diàries), Sabadell (18-21 exp. diàries), Castellar del Vallès (2 exp. diàries), l'Hospital de Mollet (13-15 exp. diàries) i Granollers(15-16 exp. diàries). L'estudi també indica l'oferta actual en dissabte i festiu. L'Estudi indica que s'ha sol·licitat informació sobre la demanda a l'operador del servei però no s'ha pogut obtenir aquesta informació.

Des de l'equip redactor del present informe es vol apuntar que només una part del sector es troba a menys de 750 m de les parades del servei de bus interurbà.

En els plànols, l'estudi incorpora el recorregut del bus urbà proper al sector i la ubicació dels punts de parada.

Recomanació 1.

Es recomana completar la informació del servei de transport públic amb informació sobre l'oferta de places i la a demanda actual de les línies existents.

6. Mobilitat a peu

L'EAMG, indica que la xarxa per a vianants del nucli antic està peatonalitzada i el tram central del carrer Major i el tram del passeig del Remei proper al sector disposen de grans voreres que potencien el seu ús com a espai de passeig. Per contra, la resta de vials disposen de voreres estretes (c. de Bigues, c. de Riells o c. Jaume Balmes).

També destaca la proximitat del sector a diversos pols de mobilitat (piscina, el Pavelló municipal, el club d'hoquei i l'escola pública el Farell).

Incorpora un plànol que mostra la xarxa de vianants, incorporant el nou sector, tot i que l'escala utilitzada (1:1.000) no permet determinar l'abast de la xarxa principal de vianants del municipi. També inclou una breu descripció de les característiques dels itineraris per a vianants d'accés al sector i la connexió d'aquests fins a les parades de transport públic.

Recomanació 2.

Es recomana completar la informació amb la continuïtat dels itineraris per a vianants: disponibilitat de passos per a vianants, accessibilitat dels mateixos, presència d'escalas, etc.

7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG assenyala que actualment el municipi no disposa de xarxa de bicicletes ni de servei públic de bicicletes.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi indica que el pes del vehicle privat al municipi és molt significatiu en la mobilitat obligada, però també destaca el pes dels desplaçaments a peu, tot i que es preveu que les propostes del sector facin augmentar la quota modal de vianants i transport públic cap i des del sector.

L'Estudi realitza el càlcul del nombre de desplaçaments que suposarà cada mode de transport.

En relació al vehicle privat, l'EAMG considera que el sector generarà 1.724 desplaçaments, dels quals 845 s'efectuaran cap a fora del municipi. Suposa que tots aquests desplaçaments utilitzaran la C-59 que és el vial de xarxa comarcal o principal que transcorre més a prop del sector i indica que el sector incrementarà entre un 3,4 i un 5,2% el trànsit d'aquest vial. En canvi, en relació a la mobilitat interna únicament s'aporta una informació qualitativa i indica que la xarxa disposarà de suficient capacitat per absorbir la nova mobilitat generada.

Des de l'equip de redacció del present Informe es considera insuficient la informació, de manera que **cal avaluar la capacitat de la xarxa viària interna i dels punts de connexió per a absorbir-la, tenint en compte les demandes actuals i les infraestructures ja existents**, d'acord amb el què estableix l'article 7 del Decret 344/2006.

En relació al transport públic s'indica que el sector disposarà d'una oferta suficient per absorbir la mobilitat prevista (279 desplaçaments diaris) si bé no s'ha pogut obtenir informació dels nivells d'ocupació actual del servei de transport públic.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

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

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, com a mínim cal:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta EAMG	Total aparcaments bicicleta D344/2006
Residencial	-	20.365	184	407	407
Equipaments	4.804,27	5.989		60	60
Zona verda	3.860			39	39
TOTAL	27.033,71			506	506

L'estudi contempla la necessitat de reservar 506 places d'aparcament per a bicicletes, al considerar la ràtio mínima per a equipaments (no s'indica quina tipologia d'equipament es preveu), i desglossa el numero de places degudes a l'ús d'habitatge per a cada bloc. Des de la redacció del present Informe s'accepten els valors adoptats en relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, si bé es recorda que si l'ús d'equipament acaba sent docent, caldrà ampliar la ràtio a 5 places de bicicletes per a cada 100m² de sostre o fracció.

Quant a l'aparcament destinat al vehicle privat motoritzat, l'EAMG indica que cal preveure una reserva de 204 places per a turismes i 102 places per a motocicletes. A banda d'aquests aparcaments també es disposarà d'aparcament a la via pública, si bé no en concreta el nombre de places.

En relació a la implantació de punts de recàrrega elèctric, l'estudi diu que es donarà compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques, i indica que aquesta dotació es concretarà en el projecte d'urbanització.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'Estudi no fa referència als requeriments que estableix el Decret 344/2006 en relació a la distribució urbana de mercaderies, ja que en base als usos previstos no li és d'aplicació.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi contempla la millora de la urbanització de l'entorn de la parada d'autobús del Passeig del Remei.

Xarxa bàsica per a vehicles

El planejament contempla l'obertura de tres vials nous, i la millora dels radis de gir actuals entre els carrers de Bigues i Sant Sebastià de Montmajor per solucionar els problemes d'entrada dels vehicles de gran tonatge des de Sant Feliu de Codines que hi ha actualment.

Un dels carrers del sector de nova obertura, que passarà a formar part de la xarxa principal de vehicles del municipi, permetrà connectar el c. de Jaume Balmes amb el carrer de Pompeu Fabra, que permetrà descarregar de trànsit del passeig del Remei i el carrer Major. Es descriu i s'aporta informació gràfica de la secció del vial.

Els altres dos vials, paral·lels a aquest, es proposen com a vials connectors, unidireccionals, construïts en forma de plataforma única i connectaran amb l'actual c. de Bigues i c. de Sant Sebastià. També s'aporta informació gràfica de les seccions d'ambdós vials.

Xarxa de vianants

L'estudi preveu reforçar l'estructura de vies urbanes, l'accés als pàrquings soterrats de les parcel·les i permetre la connexió entre el casc antic i l'equipament previst al sud del sector.

Per aquest motiu preveu una important vorera que permetrà connectar bona part dels habitatges del nou vial de prolongació del c. Jaume Balmes, amb el nou parc i amb el centre del municipi, i dues àmplies voreres a la part del sector que forma part del passeig del Remei per millorar la connexió del sector amb el casc històric i a les parades de transport públic.

Els altres dos carrers de nova obertura disposaran de plataforma única, de manera que es prioritza l'ús dels vianants.

L'Estudi indica que tot i el desnivell del sector, els pendents dels nous carrers no superen el 8%. També indica que la vorera d'aquests vials es complirà amb la normativa vigent d'accessibilitat.

Des de l'equip de redacció del present Informe es valora positivament aquestes mesures però s'indica que el **projecte d'urbanització haurà d'incorporar (a càrrec del sector) els diferents passos per a vianants accessibles i segurs que permetin connectar la vialitat del sector amb la del nucli urbà (carrers de Bigues i Sant Sebastià) i la connexió directa amb totes les parades de transport públic del seu entorn.**

Xarxa per a la bicicleta

L'estudi preveu la construcció d'un carril bici bidireccional dins del sector en el passeig del Remei que connectarà amb l'entorn pacificat del casc històric.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi realitza la caracterització del nombre de desplaçaments de la mobilitat obligada del municipi en funció del gènere i en base a les dades de l'enquesta de mobilitat obligada de 2001.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi indica que no cal considerar cap cost d'implantació de transport públic.

No es citen càrregues derivades de les millores proposades sobre la resta de xarxes i de la urbanització de la parada de transport públic que es cita.

Des de la redacció del present Informe es recomana indicar, si és el cas, que aquestes ja es preveuen en els costos generals del projecte. Si no és el cas, cal fer-ne la valoració.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació del *Pla de Millora Urbana del sector Teneria Riba-Sandvik de Caldes de Montbui*, 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 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 avaluar la capacitat de la xarxa viària interna i dels punts de connexió per a absorbir-la, tenint en compte les demandes actuals i les infraestructures ja existents.
- En el projecte d'urbanització haurà d'incorporar (a càrrec del sector) els diferents passos per a vianants accessibles i segurs que permetin connectar la vialitat del sector amb la del nucli urbà i les parades de transport públic del seu entorn.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, 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, 21 de setembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic