

**Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la Nau Industrial de la parcel·la en clau 7 a la Carretera Sentmenat 36-42 ( pk 2+450 ) polígon industrial Can Humet de Dalt . Polinyà (Barcelona)**

**Municipi de Polinyà**  
**Comarca del Vallès Occidental**  
Promotor: Solvia  
Redactor de l'EAMG: TEC Engineering

---

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 de la Nau Industrial de la parcel·la en clau 7 a la Carretera Sentmenat 36-42 (pk 2+450 polígon industrial de Can Humet de Dalt, al municipi de Polinyà (Barcelona).

## **1. Antecedents**

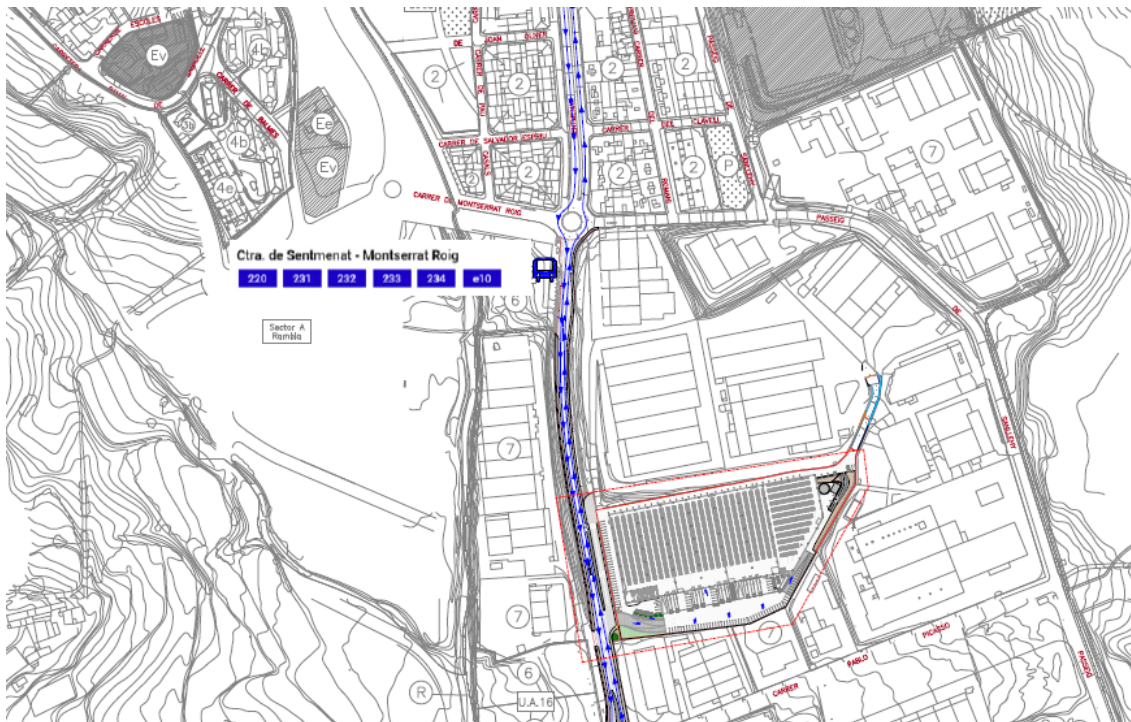
El Pla General d'Ordenació Urbana de Polinyà determina, com a condició prèvia a l'atorgament de llicències de construcció o d'activitat on es pretengui desenvolupar l'ús complementari de distribució i transport, la presentació d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada, informat favorablement per l'autoritat competent en la matèria.

La nova nau industrial, ubicada a la parcel·la situada a la carretera de Sentmenat (B-142), núm. 36-42, al punt quilomètric 2+450, estarà destinada a l'activitat de transport i logística.

Tenint en compte el requeriment de l'ajuntament del municipi, la nau cal considerar-la com a una implantació singular segons el Decret 344/2006, i per aquest motiu es requereix la redacció d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Per tant aquest requeriment no prové de l'aplicació del propi Decret 344/2006 sinó d'un requeriment del propi Ajuntament.

L'EAMG fa referència al projecte de la DGC "Ordenació del tram urbà i millora de ferm. B-142 pk 1+235 al pk 2+857. Polinyà", llur l'objectiu és el d'evitar el trànsit de vehicles pesants pel centre urbà. En aquest projecte es preveu una intersecció semaforitzada com a accés a la parcel·la objecte del present Estudi.

Posteriorment es va redactar el projecte "Accés i Millora Local de Carretera B-142 P.K. 2+363 a P.K 2+793", servint de base del present EAMG. Ja que correspon a l'àmbit de la nova activitat de la nau industrial, i per tant, prenen com a base les xarxes de mobilitat que s'hi descriuen.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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 activitat suposarà una nova polaritat de mobilitat degut a la disposició de 11.686 m<sup>2</sup> de sostre de superfície industrial i 1.500 m<sup>2</sup> de sostre d'oficines.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per la implantació singular serà de **809 desplaçaments en dia laborable**.

Per al càlcul de la mobilitat generada l'estudi utilitza la ràtio recomanada pel Decret 344/2006 d'avaluació de la mobilitat generada.

La taula següent mostra la mobilitat generada en un dia feiner segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres dues columnes):

**Taula resum de la mobilitat generada**

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	11.686	584	584
Oficines	1.500	225	225
<b>TOTAL</b>	13.186	809	<b>809</b>

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi es basa en la matriu origen-destí de desplaçaments facilitada per l'ATM i que correspon al municipi de Polinyà per l'any 2006.

L'estudi no distingeix entre desplaçaments interns i externs i exposa dues distribucions modals. Una primera distribució que fa referència a la situació actual i una segona distribució, l'escollida per realitzar l'avaluació, que fa referència a l'escenari futur desitjant, en compliment de la voluntat de foment de la mobilitat sostenible. Com a conseqüència d'això, es fa un nou repartiment dels diferents modes de transport, que resulta:

**Taula resum del repartiment modal**

SITUACIÓ ACTUAL A POLINYÀ			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	16,2%	4,6%	79,2%
SITUACIÓ FUTURA A POLINYÀ			
Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	18%	8%	74%
Viatges / dia dissabte	146	65	599

#### Recomanació 1.

Es recomana distingir quina d'aquesta mobilitat correspondria a viatges de treballadors i quina correspon a vehicles pesants que entren i surten del centre logístic al llarg del dia.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG indica que la xarxa viària externa principal propera a l'activitat està formada per la B-142. L'estudi no considera cap altra carretera com a xarxa viària externa.

L'equip redactor del present informe, recomana que en la descripció de la xarxa externa d'incorporar la descripció d'altres vies de la xarxa bàsica de connexió com la B-140 i la AP-7, sobretot tenint en compte que la principal activitat de la nau serà logística i transport.

Per altra banda, es descriu el vial d'accés que conformarà la xarxa viària d'accés al sector on s'ubica l'activitat. No es descriuen les condicions actuals d'aquest vial.

L'itinerari principal d'accés es realitzarà per la carretera de Sentmenat, a través del vial de 7,00 metres previst. Aquest serà l'únic punt d'accés a la nau.

L'estudi aporta informació de les intensitats de trànsit d'aquest vial. Aquesta informació s'utilitza per realitzar l'anàlisi de la incidència del vehicle privat sobre la xarxa viària, un cop l'activitat es posi en funcionament.

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi caracteritza la xarxa d'autobús interurbà que transcorre pel municipi de Polinyà i que dona servei a la parcel·la objecte d'estudi. S'indiquen, i es representen gràficament, les parades properes a la futura nau, tot i que no es determina la distància entre el punt de parada i l'accés al sector.

L'equip redactor del present informe confirma que la distància de les parades més properes al sector no superen els 500 metres, tant en un sentit com en l'altre.

Dins d'aquest radi es pot accedir a 4 línies de la xarxa d'autobusos: 220, 231, 232 i e10.

L'EAMG incorpora en forma d'annex la informació sobre els horaris i freqüència de pas d'aquestes línies. També en descriu la seva capacitat i en determina la previsió d'ocupació en base a la informació facilitada per l'ATM.

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

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Els desplaçaments a peu es faran fonamentalment des de les zones residencials més properes. El principal itinerari d'accés seguirà la carretera de Sentmenat fins a l'àmbit d'estudi. L'estudi considera que les condicions d'accessibilitat de l'entorn seran satisfactòries un cop es materialitzi el nou projecte d'urbanització previst a l'àmbit d'estudi. L'EAMG no descriu les condicions actuals d'aquest itinerari.

Les condicions d'accessibilitat de les voreres seran bones, amb una amplada de 1,8 metres, i un pas de vianants davant de la parcel·la que permetrà accedir a la vorera del costat oest, que serà un vial compartit per a vianants i bicicletes de 3 metres d'amplada.

En relació a la xarxa de bicicletes, el projecte "Accés i Millora Local de Carretera B-142 P.K. 2+363 a P.K 2+793" preveu una via compartida entre vianants i bicicletes, amb diferenciació de paviment, per la vorera Oest de la carretera. L'estudi descriu l'itinerari d'accés que realitzaran les bicicletes per accedir a la parcel·la. S'incorpora informació gràfica de la futura via compartida i dels itineraris principals per a vianants i els itineraris per a bicicletes de l'entorn de la implantació singular.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària, l'Estudi considera uns factors d'ocupació de 1,1 persones/vehicle.

L'estudi calcula de la demanda de mobilitat i presenta una distribució temporal de l'hora punta. En hora punta de matí entraran i sortiran de la parcel·la 61 vehicles, i en hora punta de la tarda seran 73 vehicles. L'estudi no defineix la composició del parc de vehicles entrant i sortint del sector i no estableix cap distinció entre: turismes i vehicles pesants.

Donada la naturalesa de l'activitat a desenvolupar, **es considera necessari incorporar la composició prevista del parc de vehicles en el càlcul de generació de desplaçaments en vehicle privat** (distingint turismes de vehicles pesants). De la mateixa manera, **també es considera necessari analitzar la distribució horària de la mobilitat entrant i sortint del sector.**

Es realitza un repartiment teòric de la mobilitat segons la procedència dels desplaçaments (informació aportada per l'ATM al redactor de l'EAMG), assignant-la en els diferents itineraris d'entrada i sortida. S'incorpora el trànsit previst en hora punta a la IMD coneguda de la carretera B-142 i es comprova que la xarxa viària podrà absorbir la mobilitat generada per l'activitat.

L'EAMG conclou que la incidència del trànsit generat per la nova nau sobre la Carretera B-142, de dos carrils per sentit en el tram d'estudi, és assumible sense cap problema en les condicions presents. Es mostra gràficament el repartiment de vehicles en hora punta entrant i sortint del sector.

Per altra banda, tal i com fixa l'article 14 del Decret 344/2006, resulta **necessari disposar d'una prognosi de la mobilitat amb un horitzó de 10 anys**.

En referència al transport públic, l'Estudi realitza una aproximació del nombre d'usuaris nous de l'autobús de 65 passatgers, i els distribueix, segons procedència, per les línies que donen servei a l'àmbit.

S'indica que l'oferta actual podrà satisfer aquesta demanda, sense saturar la capacitat de les expedicions de cada línia.

## 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 vehicles motoritzats**, l'Estudi preveu la dotació de places d'aparcament per a turismes i vehicles pesants dins de la parcel·la. També es detalla la reserva de 4 places amb punt de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, s'indica la baixa demanda prevista i es preveu una reserva de 14 aparcaments i el compromís d'ampliar aquesta dotació en funció de la demanda.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret i les places previstes en l'EAMG:

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament**

Usos	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta (Decret )	Total aparcaments bicicleta (EAMG)
Industrial	11.686,1	117	12
Oficines	1.500	15	
<b>TOTAL</b>	-	<b>132</b>	<b>14</b>

Des de l'equip de redacció del present informe i tenint en compte la tipologia de l'establiment s'accepta la proposta d'aparcaments per a bicicletes si bé es recorda que aquesta dotació serà ampliable a càrrec del promotor en funció de la demanda.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'Estudi indica que gràcies al projecte "Ordenació del tram urbà i millora de ferm. B-142 pk 1+235 al pk 2+857. Polinyà", redactat per la DGC d'acord amb la voluntat de l'Ajuntament de Polinyà, els itineraris de mercaderies es realitzaran sense intervenir en el nucli urbà de la població i disposaran d'una xarxa específica per als mateixos.

Pel que fa a zones de càrrega i descàrrega, la pròpia parcel·la disposarà d'espais específics per aquesta tasca. Seran espais per a molls de càrrega, zones d'aparcament, etc.

L'Estudi no especifica el nombre previst de vehicles que generarà aquesta activitat, i tampoc especifica l'horari previst per a les operacions de càrrega i descàrrega.

### Recomanació 2.

Donada la naturalesa de l'activitat, es considera pertinent incloure el dimensionament i especificacions sobre l'activitat de transport/logística

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

L'Estudi assenyala que l'oferta actual de transport públic és suficient per donar servei a la demanda generada. No obstant això s'incorpora una proposta de finançament del cost generat per l'increment de mobilitat de la nova activitat sobre de la línia e10, que és la que rebrà més passatgers procedents de la parcel·la de l'àmbit d'estudi.

El cost del finançament es calcula en base al nombre teòric de nous autobusos que caldrien en hora punta considerant el 100% d'ocupació actual. Per als 10 primers anys el cost total es xifra en 20.491,64€.

L'equip redactor del present informe accepta aquesta proposta, tot i que destaca que no queda prou clar el càlcul realitzat.

L'estudi incorpora una sèrie d'indicadors de seguiment que facilitarien l'avaluació del desenvolupament de les diferents xarxes de mobilitat. Però no incorpora una mesura concreta vers la promoció del transport públic.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'Estudi no incorpora propostes de millora per aquesta xarxa, ja que considera que el desenvolupament del projecte d'urbanització de l'entorn donarà compliment a les necessitats de la xarxa viària. Per garantir l'accés i sortida de la parcel·la resultarà necessària la semaforització de l'accés.

### Recomanació 3.

Es recomana reservar places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda dins de l'aparcament de la nau, a poder ser en els punts més propers a les portes d'entrada a l'edifici.

## Xarxa de vianants i bicicletes

L'Estudi proposa la prohibició d'aparcar sobre la vorera a les motocicletes, amb l'objectiu de facilitar la mobilitat dels vianants.

L'EAMG també incorpora altres mesures que poden ajudar a millorar la mobilitat futura al sector, però les inclou a mode de recomanació i no com a proposta a implantar.

El projecte d' "Accés i Millora Local de Carretera B-142 P.K. 2+363 a P.K 2+793" contempla la previsió de realitzar un carril bici en l'àmbit de la implantació singular. Tenint en compte que resulta clau per a la connexió en bicicleta entre el nucli urbà i la nau prevista.

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora un apartat específic de possibles indicadors de gènere que facilitarien l'avaluació d'aquest aspecte de la mobilitat. No obstant no es fa un anàlisi dels desplaçaments generats per l'activitat segons gènere.

### Recomanació 4.

Es recomana abordar el tema de la mobilitat segons gènere i facilitar mesures correctores en aquest camp.

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'EAMG incorpora una proposta de finançament del cost d'explotació de la línia e10, que no s'adequa a la metodologia establerta en el Decret 344/2006. Tenint en compte la demanda prevista al sector i l'oferta de transport públic existent, des de l'equip redactor del present informe no es considera necessària l'ampliació de l'oferta de transport públic per tal d'absorbir la nova demanda generada.

Per altra banda, tal i com s'indica en els antecedents de l'estudi, l'EAMG ha servit de base per a la redacció del projecte "Accés i Millora Local de Carretera B-142 P.K. 2+363 a P.K 2+793" i que és el projecte d'obres en espai públic corresponent a la nova activitat de la nau industrial. Per aquest motiu, des de l'equip redactor del present informe **es considera que el promotor haurà de contribuir en el finançament de les actuacions previstes en aquest projecte d'accés i millora de la carretera**, tal i com s'apunta en l'apartat d'antecedents de l'EAMG.

## 13. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la implantació singular de la nau de logística/transport a la Carretera de Sentmenat (Polinyà), 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 aportar informació sobre la previsió de vehicles pesants entrant i sortint del sector. També es considera essencial analitzar la distribució horària de la mobilitat.
- Tal i com fixa l'article 14 del Decret 344/2006, resulta necessari disposar d'una prognosi de la mobilitat amb un horitzó de 10 anys.
- Cal que el promotor contribueixi en el finançament de les actuacions previstes en el projecte "Accés i Millora Local de Carretera B-142 P.K. 2+363 a P.K 2+793".

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, 7 de novembre de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic