

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada associat al Pla Especial per a la definició de les condicions urbanístiques de la parcel·la situada als carrers Ramon Llull, passeig de les Masies, Josep Maria de Segarra i Ausiàs March, de Pallejà

Municipi de Pallejà

Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Residència d'avis sol i natura, SL

Redactor de l'EAMG: Serpa

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 *del Pla Especial per a la definició de les condicions urbanístiques de la parcel·la situada als carrers Ramon Llull, Passeig de les Masies, Josep Ma. de Segarra i Ausiàs March, de Pallejà*, a la comarca del Baix Llobregat.

1. Antecedents

L'àmbit d'aquest *Pla Especial per a la definició de les condicions urbanístiques* és la *parcel·la situada entre els carrers Ramon Llull, Passeig de les Masies, Josep Ma. de Segarra i Ausiàs March, al municipi de Pallejà*, a la comarca del Baix Llobregat. Es tracta d'un sector de 4.923,52 m² situat a l'oest del nucli urbà de Pallejà, en un entorn urbanitzat principalment amb habitatge unifamiliar que delimita a l'oest amb el Passeig de les Masies, al nord amb el c/ Josep Maria de Segarra, a l'est amb el c/ Ramon Llull i una parcel·la, i al sud amb el c/ Ausiàs March. L'àmbit del Pla Especial està format per tres parcel·les cadastrals sense cap construcció ni ús, amb un pendent força pronunciat en direcció al carrer Ramon Llull.

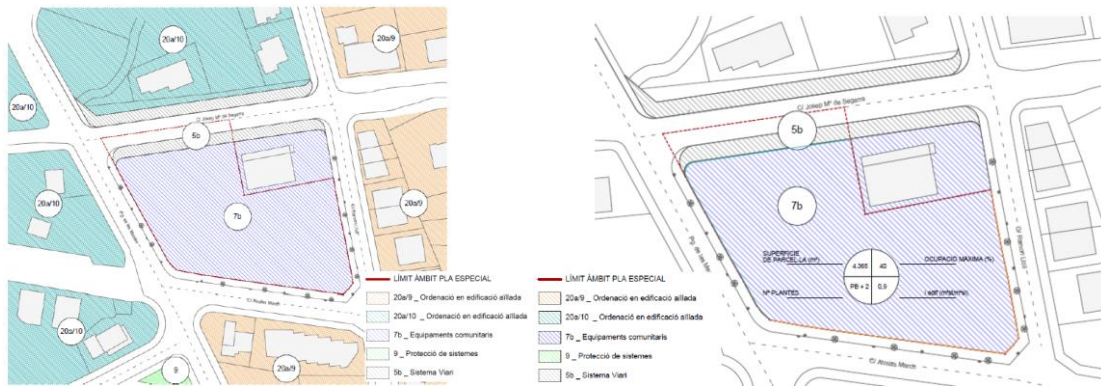


Els promotors del Pla volen edificar un equipament sanitari assistencial de referència en l'àmbit metropolità. Per altra banda, el desenvolupament d'aquesta parcel·la respon a la voluntat de consolidar la trama urbana del nucli de Pallejà i consolidar les cessions que resten pendents, així com la seva urbanització.

El Pla Especial no modifica la zonificació del planejament vigent, de manera que resta exactament igual amb els següents paràmetres:

Paràmetres del planejament vigent

Proposta de planejament



El centre sanitari-assistencial plantejat es compondria per un centre de dia per 50 places i una residència de 200 usuaris (105 habitacions). L'espai residencial es distribuiria en tres graus de dependència (molt, mig i poc dependent) amb espais independitzats per cada una d'aquests graus de dependència, tant pel que fa a les àrees interiors com a espais exteriors (terrasses).

L'edifici es compondria en dues plantes soterrani, planta baixa i dues plantes pis, que s'adaptarien a la realitat topogràfica de la parcel·la amb un fort desnivell, en forma d'edifici esglaonat.

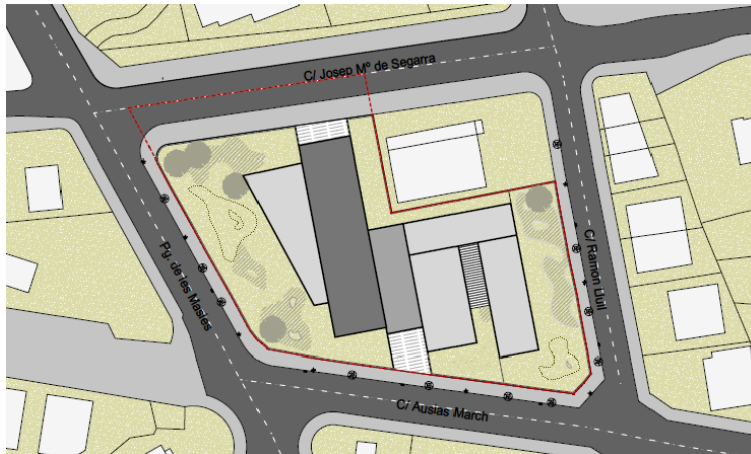
La planta soterrani -1, s'ocuparia parcialment, destinada a usos complementaris de la residència, zona d'aigües, rehabilitació, massatges, cuina, rentadora, magatzems... Es proposa un soterrani -2 per a unes 40 places d'aparcament i accés de mercaderies...

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial per a la definició de les condicions urbanístiques de la parcel·la situada als carrers Ramon Llull, Passeig de les Masies, Josep Ma. de Segarra i Ausiàs March, de 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.

La proposta no modifica la zonificació de planejament vigent i incorpora un avantprojecte del centre sanitari-assistencial que es vol construir amb l'objectiu de poder avaluar correctament els paràmetres urbanístics necessaris per al desenvolupament de la futura l'activitat.

Plànol de l'ordenació proposada (indicativa)



3. Estimació de la demanda de mobilitat generada per l'àmbit de la modificació

L'Estudi calcula la mobilitat potencialment generada per aquest tipus d'equipament. Per les seves característiques de centre de dia i habitacions amb diferent grau de dependència, s'ha considerat que es podia equiparar als usos residencials. Així, el paràmetre que s'ha considerat més adequat per fer el càlcul ha estat:

- 10 viatges/100m² de sostre en ús residencial

Aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de **393 viatges/dia**.

Taula resum de la mobilitat generada
 (segons la documentació aportada i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Paràmetre utilitzat	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	4.364,56	3.928,02	10 viatges / 100m ² de sostre	393	393
TOTAL	4.364,56	3.928,02	-	393	393

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi es basa en el repartiment modal actual del municipi de Pallejà, però n'indica que al tractar-se d'un equipament per usuaris d'edat avançada i diferents graus de mobilitat reduïda, s'ha rebaixat el nombre de desplaçaments fet amb modes no motoritzats. De la mateixa manera, al tractar-se d'un equipament de caràcter metropolità, s'ha incrementat la modalitat en vehicle privat. Així, el repartiment modal proposat és el següent:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	15%	25%	60%
Viatges / dia	59	98	236

Tenint en compte que segons el mateix EAMG el repartiment modal de Pallejà és actualment del 58% en vehicle privat, 30% en modes no motoritzats i només 12% en transport públic, i donat que es considera que el municipi té un grau de motorització superior a altres municipis de la zona, des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta el raonament per fer una proposta de distribució modal concreta per aquest equipament.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa per al vehicle privat existent a l'àmbit d'estudi i la categoria dels vials, tant pel que fa a la xarxa interna i propera al sector, com de connexió. També es descriu la regulació de les vies que es preveu en el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Pallejà, amb els corresponents plànols.

L'estudi incorpora també dades de l'IMD dels carrers que envolten l'àmbit. Només el carrer del Passeig de les Masies està catalogada com a xarxa primària i presenta un IMD superior a la resta dels carrers que envolten l'àmbit d'aquest pla.

Segons aquesta proposta, 3 dels 4 carrers que envolten l'àmbit (pg. de Josep M^a de Segarra, c/ Ramon Llull i c/ Ausiàs March) serien carrers veïnals, els quals a llarg termini es vol que tinguin voreres de 2 m (1,5 m lliure de pas).

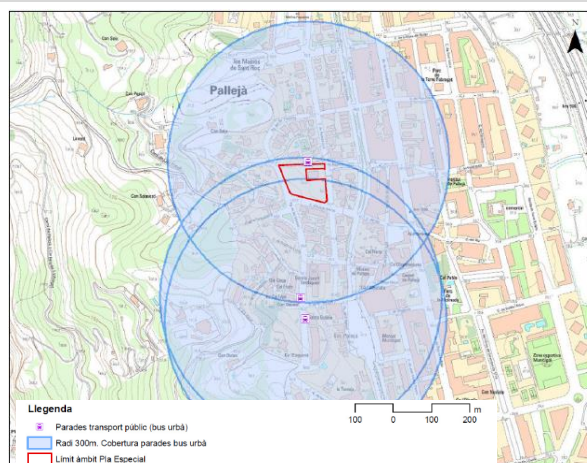
Des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta la documentació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic de Pallejà (itineraris, horaris i freqüències dels autobusos urbans i interurbans), així com un plànol amb la localització de les parades i es mostra el radi de cobertura en un mapa. S'indica també que l'estat d'una d'aquestes dues parades, la més propera, no té marquesina ni pal de parada. Des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació sobre la capacitat i nivells d'ocupació actuals del transport públic de l'entorn.



6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu les xarxes de mobilitat a peu del municipi indicant que aquest tipus de desplaçament és molt freqüent al nucli de Pallejà donades per l'orografia i la malla ortogonal que forma el pla de carrers.

S'adjunta un plànol de la xarxa de vianants, segons el qual els carrers que envolten l'àmbit formen part de la xarxa secundària. S'assenyala que alguns dels carrers no compleixen les condicions de pendent òptimes i que, segons la proposta del PMUS, el carrer Ramon Llull (est) serà una via de regulació prioritària per a vianant.

L'estudi també descriu amb detall l'estat de la xarxa actual als carrers que envolten l'àmbit, dels quals en destaca la falta d'adaptació dels passos de vianants (acció prevista al PMUS). Així, l'estudi indica que en el pla especial s'hi ha d'incloure la vorera del carrer Josep M^a de Segarra, que actualment no existeix.

Des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta la documentació aportada.

7. Mobilitat amb bicicleta

L'EAMG descriu la xarxa ciclista actual al municipi i en els vials que envolten l'àmbit de l'estudi. En aquest sentit, la xarxa de vies condicionades per a la circulació de bicicletes en carrils bici segregats, sobre vorera o en caçada, es compon d'una sola via i no connecta tots els centres d'atracció del municipi. Tanmateix, s'hi ha d'incloure les zones 30, que també es poden considerar part d'aquesta xarxa. També es destaca que només hi ha 2 aparcaments per a bicicletes en tot nucli, situats a la zona esportiva i al pavelló Municipal.

L'EAMG descriu les actuacions previstes a la xarxa de bicicletes, que es vol estendre als centres de treball i que quedaria complementada per l'extensió de zones 30. Així, els vials que limiten amb l'àmbit del pla especial, excepció del Passeig de les Masies (límit oest), es situen dins la zona de convivència bici- vianants i vehicles, segons el PMUS de Pallejà

La xarxa actual i la proposada es representen degudament en un mapa.

Des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta la documentació aportada.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula el nombre de viatges addicionals que generaria l'equipament projectat, generant 393 nous desplaçaments diaris.

En relació a la xarxa per a vianants, es considera que els vials que envolten l'àmbit n'asseguren la connexió amb la resta de la xarxa viària del municipi.

En la mobilitat a peu i en bicicleta, l'estudi considera que els vials existents i la seva categoria prevista en el PMU de Pallejà els faran aptes tant per vianants com per bicicletes i que la connexió amb la resta de la xarxa queda degudament garantida.

Quant al transport públic, l'estudi considera que l'oferta actual del servei urbà i interurbà, així com la connexió del sector amb els itineraris existents, queda degudament cobert.

Tot i que l'anàlisi de la incidència de la mobilitat generada resulta millorable, des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 2.

Analitzar la mobilitat segons franges horàries i comprovar l'impacte sobre l'oferta de transport públic en hora punta.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 344/2006 obliga a reservar places a 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 o propers a estacions de ferrocarril i d'autobús interurbà.

En aquest cas, per l'aparcament de vehicles l'estudi descriu que es proposa una planta soterrani destinada a l'aparcament de 40 places de cotxe.

Per calcular la dotació d'aparcament per a bicicletes, s'ha considerat la ràtio d'altres aparcaments (1 plaça per cada 100m² de sostre) i per tant es reserven 39 places, tal com mostra la taula següent.

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
Residencial	4.364,56	3.928			40	0
Equipaments	4.364,56	3.928	39	39	0	0
TOTAL	4.364,56	3.928	39	39	40	0

Per altra banda, l'estudi no proposa cap instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics ni localització de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda. En aquest sentit, **cal complir amb el 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 o com a mínim deixar la seva reinstal·lació.** Aquest requeriment afectaria les places d'aparcament previstes al sector, especialment degut a la tipologia d'usuaris que es preveuen.

10. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi no fa cap esment a la distribució urbana per mercaderies.

Recomanació 3.

Tot i que no resulta obligatori, es recomana disposar d'un espai proper per facilitar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'EAMG assenyala que la cobertura actual del transport públic és suficient i no preveu mesures complementàries. Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessària la participació econòmica del sector en la millora de la infraestructura de la parada de bus número 8, situada al carrer Josep M^a de Segarra**, que actualment no disposa ni de marquesina ni de pal de parada.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG indica tant les característiques actuals de la xarxa per a vehicles, com la que es preveu seguint les directrius del Pla de Mobilitat de Pal·lejà assegurin la connectivitat del sector amb la resta de la xarxa i que, per tant, no és necessari establir mesures correctores.

Xarxa de vianants

L'estudi assenyala que l'itinerari principal per a vianants discorrerà per a la nova vorera que es projecta al carrer Josep M^a de Segarra, que actualment no existeix. Així, s'indica que aquesta vorera haurà de ser de mínim 2m d'amplada i un espai lliure de pas de mínim 1,8 m, així com la instal·lació d'alguns passos de vianants.

La xarxa per a vianants proposada queda ben connectada amb la resta de la xarxa i s'acompanya una representació en un mapa. Es troba a faltar una indicació d'on s'haurien d'instal·lar els passos de vianants que es consideren necessaris.

Recomanació 4.

Es recomana assenyalar en el mapa de xarxa per a vianants, els passos de vianants que es consideren necessaris.

Xarxa per a la bicicleta

L'estudi considera que la situació de l'àmbit, en uns carrers que seran de zona 30 i per tant, aptes per al ciclisme, permet la creació d'un itinerari que connecti amb la resta de zones 30 del municipi i amb la xarxa principal existent. No es fan, doncs, propostes de millora addicionals.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere per la diagnosi, però aquesta informació no es té en compte per a les propostes de correcció ni es justifica que no siguin necessàries sobre aquest aspecte.

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 el cas de Pallejà) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG incorpora informació sobre les emissions de gasos efecte hivernacle però no inclou una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica (partícules, òxids de nitrogen, etc.). Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**.

14. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no preveu el finançament de cap actuació vinculada a la millora de la mobilitat. L'equip redactor del present informe recorda que, segons l'article 19 del Decret 344/2016, l'EAMG *"ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació"*. En aquest sentit **cal incloure la proposta de finançament de la xarxa de vianants i la millora de la parada de bus al sector**.

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat *de Pla Especial per a la definició de les condicions urbanístiques de la parcel·la situada als carrers Ramon Llull, Passeig de les Masies, Josep M^a de Segarra i Ausiàs March, de Pallejà*, compta amb bona part dels elements necessaris per a 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 complir amb el 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.
- Cal la participació econòmica del sector en la millora de la infraestructura de la parada de bus número 8, situada al carrer Josep M^a de Segarra

- L'EAMG no inclou les dades necessàries per avaluar la incidència de la nova mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica.
- Cal incloure la proposta de finançament de la vorera del carrer Josep Maria de Segarra que forma part de la xarxa principal de vianants i de la parada de bus.

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, 9 de març de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic