

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la modificació Puntual del Pla Parcial de Can Draper a l'Ametlla del Vallès

Municipi de l'Ametlla del Vallès
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Oldfield SA
Redactor de l'EAMG: Colomer Rifà

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 Modificació Puntual del Pla Parcial de Can Draper a l'Ametlla del Vallès.

1. Antecedents

La Modificació puntual del Pla Parcial de Can Draper pretén l'admissió d'uns usos principalment comercials en l'àmbit de sòl privat delimitat pel carrer A, carrer B, carrer C, i carrer Barcelona, on el planejament vigent únicament hi possibilita els usos residencials de promoció lliure.

Amb aquesta Modificació Puntual també s'ajusten les formes de la parcel·la d'equipaments i d'espais lliures contigus al sòl privat, de manera que en resulti una forma més beneficiosa per al seu aprofitament i urbanització.



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 Modificació puntual suposarà un increment de la mobilitat actual, conseqüència de la nova diversitat d'usos amb una superfície total de **8.870,03 m²**, i una edificabilitat de 6.304,67 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG exposa que amb el desenvolupament de la modificació puntual, es generarà una major mobilitat provocada per la nova ordenació i usos del sòl privat en un àmbit concret del sud del nucli urbà. L'EAMG estima el nombre de desplaçaments generats per aquesta modificació, i en dedueix l'estimació de desplaçaments que generaria l'ordenació vigent.

L'Estudi de mobilitat estima que la mobilitat generada per Modificació Puntual suposarà la generació de **7.313 desplaçaments diaris**, a aquesta xifra en dedueix les generats pel planejament actual (630 desplaçaments), resultant un total de **6.683 desplaçaments diaris**.

Per al càlcul de la mobilitat generada l'estudi considera les recomanacions del document d'Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials', elaborat per la Direcció General de Comerç, conjuntament amb la Direcció General de Carreteres, la Direcció General de Transport i Mobilitat i l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM) de Barcelona, però ho aplica a la superfície total.

L'equip redactor del present informe recorda que l'aplicació de les ràtios del Decret 344/2006 es realitzen sobre el potencial màxim de sostre comercial. En canvi, per al càlcul de desplaçaments segons el document d'Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials, cal emprar la superfície de venda. Per tant es recomana d'esmenar aquest aspecte en l'EAMG.

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

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Superfície (m ²)	Sostre (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Comercial	8.870.03	6.304,67	3.152	6.683
TOTAL	8.870.03	6.304,67	3.152	6.683

L'equip redactor del present informe accepta la hipòtesi de generació de desplaçaments calculada.

Segons la normativa vigent caldrà un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en cas que la superfície de venda d'alguna de les parcel·les superi els 2.500 m² de superfície de venda o se superi el llindar que fixa el Decret 344/2006 en el seu article 3.4. No obstant això i tenint en compte l'emplaçament del sector i la possible incidència del trànsit d'accés a la zona comercial sobre el conjunt de la xarxa viària, des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que la tramitació dels projectes dels establiments comercials que es desenvolupin en aquest àmbit vagin acompanyats del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació comercial.**

L'estudi realitza una hipòtesi de distribució modal de la mobilitat, segons les dades del Pla de Mobilitat Urbana de l'Ametlla del Vallès.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi proposa la següent distribució:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25%	10%	65%
Viatges / dia	1.671	668	4.344

L'EAMG realitza una hipòtesi pel que fa a l'origen dels viatges, i considera que per la superfície de sostre d'ús comercial, la proximitat i connectivitat amb els pobles propers, i l'existència d'un altre pol d'atracció de viatges just a l'altre costat de l'autovia C-17 (Centre comercial Sant Jordi), la proporció serà força igual entre usuaris del propi municipi de l'Ametlla del Vallès i habitants de municipis veïns, com Bigues i Riells, la Garriga i Llerona. També es té en compte la situació del centre comercial Sant Jordi, ubicat a l'altre costat de l'autovia C-17, que pot portar l'atracció d'usuaris de pobles més allunyats.

Per calcular el nombre de vehicles resultant, s'aplica una ràtio d'ocupació de vehicles de 2,4 persones/turisme en dissabte, i una ocupació d'1,9 persones pel que fa als dies feiners.

Pel que fa a la distribució horària dels desplaçaments, l'EAMG detalla que segons l'Enquesta de Mobilitat 2011, les hores amb més trànsit es produeixen entre les 8 i les 9 hores del matí i entre les 17 i 18 h de la tarda, que representen un 8,9% i un 10,2% respectivament del total de desplaçaments diaris. Amb aquesta ocupació, en resulta un nombre total estimat de vehicles privats de:

- **Dissabte:** 4.344 viatges en vehicle/2,4 persones per vehicle = **1.810 vehicles**

L'equip de redacció del present informe considera suficient la informació aportada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG cita la xarxa viària del municipi, localitzat a l'oest de l'autovia C-17, amb connexió directa a aquesta. Pel nucli discorre la carretera BP-1432 (Sant Feliu de Codines – La Garriga) que el travessa en sentit oest/est, i la carretera BP-1438 (Carrer Barcelona) neix en la cruïlla del parc de Santa Lluïsa en sentit sud, fins a connectar amb la BV-1433 (L'Ametlla del Vallès – Les Franqueses del Vallès). L'estudi aporta informació de les dades d'aforament disponibles (any 2012) d'aquestes carreteres, d'entre les que destaca la C-17 amb més de 52.000 vehicles/dia.

Pel que fa als carrers de l'estudi mostra l'ordenació dels sentits de circulació que tindrà el Pla parcial, també incorpora una imatge amb els sentits de circulació. L'estudi no incorpora els itineraris d'accés que hauran de seguir els vehicles per accedir al sector, tenint en compte les diferents procedències.

Es considera necessari analitzar els itineraris d'accés-sortida al sector comercial, tenint en compte les diferents procedències possibles i analitzant el nivell de servei de la xarxa viària actual en els dies i franges horàries més desfavorables (divendres i dissabte).

5. Xarxa de transport públic

S'indica que el municipi no disposa de servei d'autobús urbà ni d'estació de ferrocarril. L'Estudi contempla el servei de bus interurbà com a oferta de transport públic del municipi.

Actualment hi ha 7 línies de transport interurbà que tenen parades en el municipi de l'Ametlla del Vallès, totes elles gestionades per la companyia Sagalés. Les línies cobreixen itineraris de connexió de pobles del Vallès amb Barcelona, Granollers i La Garriga. A 250 metres al nord de s'hi localitza una parada de les línies 340, 342, 348, 424 i 425. Les línies de connexió amb Barcelona es troben a uns 900 metres de distància. L'EAMG incorpora informació sobre horaris i dies de funcionament i també informació gràfica sobre els recorreguts i els punts de parada.

L'equip redactor del present estudi considera necessari **aportar dades d'ocupació del transport públic per poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les línies actuals, en els dies i franges horàries més desfavorables (divendres i dissabte).**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi indica que la bicicleta és un mode de transport poc emprat en el municipi, a causa de les dificultats orogràfiques del terreny.

L'EAMG no aporta informació sobre la xarxa d'itineraris a peu que permetran accedir al sector, i tampoc descriu les que seran les internes del sector.

L'equip redactor del present informe considera necessari **descriure els itineraris d'accés i interns del sector, així com indicar les seves característiques més rellevants.**

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària, l'Estudi indica que l'àmbit de la modificació puntual és contigu a la BP-1438, i amb una bona comunicació d'accessos a l'autovia C-17, vies amb capacitat suficient per a absorbir el trànsit provinent de l'increment de viatges, sense requerir cap actuació complementària en aquestes vies.

L'EAMG indica que els 1.810 vehicles generats en dissabte es distribuïran al llarg del dia, sent de 18 a 19h l'hora punta amb el 15% del trànsit.

L'equip redactor del present informe **considera necessari estudiar el funcionament, en hora punta (de divendres i dissabte), de la rotonda situada a l'encreuament de la BP-1438, la sortida de la C-17 i el Camí de Can Draper.** Aquesta anàlisi haurà d'incorporar els accessos previstos als aparcaments d'ambdues parcel·les comercials.

Per altra banda, des de la redacció d'aquest informe, i tenint en compte la possible incidència sobre les infraestructures supramunicipals, es **considera necessari l'informe favorable de l'administració titular de la infraestructura amb una major**

incidència de la nova mobilitat generada (carretera C-17, sortida Llerona, l'Ametlla).

L'EAMG considera que dins l'àmbit del Pla parcial sí que es creu convenient modificar alguns aspectes relacionats amb l'ordenació dels sentits de circulació i la urbanització d'alguns accessos a les parcel·les comercials.

En relació al transport públic, l'estudi valora que la repercussió que pot tenir la implantació d'establiments comercials en nombre de nous viatgers serà mínima, essent perfectament assumible pel servei existent. Des de la redacció del present informe, es considera que cal analitzar (amb dades d'ocupació i oferta) si els 668 viatges en transport públic que es generaran en dissabte tindran cabuda dins l'oferta existent al sector.

En aquest sentit, l'equip redactor del present informe **considera que cal valorar correctament la incidència de mobilitat generada sobre la xarxa del transport públic tant en dia feiner com en dissabte, tenint en compte l'ocupació i l'oferta actual.** Aquesta demanda ha de quedar repartida territorialment segons els fluxos observats i segons les hores de major demanda de desplaçaments.

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.

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, l'estudi calcula les places d'aparcament que seria necessari implantar a l'àmbit d'actuació seguint les ràtios que fixa del *Decret*.

La taula que s'inclou a continuació indica el nombre de places d'aparcament segons els càlculs del Decret i segons els càlculs inicials de l'EAMG (entre parèntesis).

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Sostre (m²)	Total aparcaments bicicleta Decret/ (EAMG)
Comercial	6.304	63 (63)
TOTAL	6.304	63 (63)

L'estudi exposa que pel que fa a reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública, l'annex 3 del Decret 344/2006 estableix un nombre de places necessàries, i vinculades a l'ús d'habitatge o a estacions de ferrocarril i autobusos interurbans, pel que no es té en compte aquest apartat. Tenint en compte que es tracta d'un planejament per facilitar una implantació comercial, des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari aportar la dotació d'aparcament prevista, la qual s'haurà d'ajustar al repartiment modal previst. En cas de preveure una dotació d'aparcament superior s'haurà de recalculer també el repartiment modal i l'anàlisi de la incidència de la nova mobilitat generada sobre el conjunt de les xarxes.**

Per altra banda, l'estudi no proposa cap instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics als edificis planificats en l'àmbit d'estudi. En aquest sentit, **cal acomplir 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 preinstal·lació**. Aquest requeriment afectaria les places d'aparcament previstes al sector.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Quant a la càrrega i descàrrega de mercaderies, i per tal d'acomplir amb l'article 6 del Decret 344/2006, l'EAMG indica que la prescripció de reservar un espai destinat per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre a l'interior de l'edifici o als terrenys edificables del mateix solar, serà incorporada en la normativa específica que regula el sòl amb clau 8 del sector Can Draper.

D'altra banda, es reservaran dues places a la xarxa viària per a la càrrega i descàrrega de mercaderies. En tot cas des de l'equip redactor del present informe es recorda que caldrà garantir amb les previsions de l'article 6.3 del Decret 344/2006, segons el qual cal una reserva de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies a raó d'1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments en el cas de l'ús comercial.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'estudi exposa que pot ser interessant fomentar el transport públic, millorant el node d'unió d'aquest transport amb l'itinerari de vianants i el de bicicletes fins accedir a les parcel·les d'usos comercials, bàsicament mitjançant la col·locació de senyalització que condueixi fins a les parades d'autobús més properes.

Atenent a aquesta voluntat, l'equip redactor del present informe **considera oportú que el promotor participi de la millora de la qualitat de les parades de transport públic del sector**. D'aquesta manera, es pretén treballar en la mateixa direcció que ho feia l'Estudi de Mobilitat Urbana de l'Ametlla del Vallès. En aquest sentit, **cal que els punts de parada del transport col·lectiu disposin d'unes mínimes condicions d'informació i confort, que s'han d'adaptar a la tipologia de parades previstes per l'ens planificador corresponent**.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG considera convenient modificar el sentit de circulació del carrer B, per tal de facilitar les maniobres dels vehicles de càrrega i descàrrega dels establiments.

També considera que caldria modificar el xamfrà de la part sud-oest de la parcel·la sud, per tal de facilitar el gir dels vehicles pesants cap a les parcel·les (sense que això comporti afectar el sòl privat). Aquests fets no perjudiquen la resta de trànsit de vehicles que accedeixen o surten de l'àmbit.

Per altra banda, l'EAMG considera necessari incorporar la senyalització viària adient per tal de conduir als usuaris cap als aparcaments dels establiments de manera correcta, i tot tenint en compte les possibles prescripcions dels informes rebuts durant la tramitació de l'expedient.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG indica que els desplaçaments a peu o en bicicleta hauran de tenir un suport adient amb una xarxa d'itineraris adequats, que fomentin la utilització d'aquests modes de transport i assegurin la connectivitat amb l'establiment comercial.

L'estudi també indica que el sòl comercial que es possibilitarà amb la modificació estarà ben comunicat amb el nucli urbà una vegada urbanitzat el Pla parcial Can Draper, el que en garantirà els seus accessos per a aquells modes de transport, sense considerar que les implantacions comportin gaires canvis en l'ús de la bicicleta.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no inclou la valoració econòmica de les mesures vinculades a la millora de la mobilitat.

13. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *Mobilitat Generada de la Modificació Puntual del Pla Parcial de Can Draper a l'Ametlla del Vallès*, no 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 **desfavorable**.

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

- Cal que la tramitació dels projectes dels establiments comercials que es desenvolupin en aquest àmbit vagin acompanyats del corresponent estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la implantació comercial.
- Cal analitzar els itineraris d'accés al sector comercial, tenint en compte les diferents procedències possibles i analitzant el nivell de servei de la xarxa viària, en els dies i hores més desfavorables.
- Cal aportar dades d'ocupació del transport públic per poder valorar la incidència de la nova mobilitat sobre les línies actuals.
- Cal descriure els itineraris per a vianants i bicicletes d'accés i interns del sector, així com indicar les seves característiques més rellevants.
- Es considera necessari estudiar el funcionament, en hora punta, de la rotonda situada a l'encreuament de la BP-1438, la sortida de la C-17 i el Camí de Can Draper. També es considera necessari disposar de l'informe favorable de l'administració titular de la infraestructura amb una major incidència de la nova mobilitat generada (carretera C-17, sortida Llerona, l'Ametlla).
- Cal valorar la incidència de mobilitat generada sobre la xarxa del transport públic, tant en dia feiner com en dissabte, i durant les franges horàries més desfavorables.

- Cal aportar la dotació d'aparcament previst, la qual s'haurà d'ajustar al repartiment modal previst. En cas de preveure una dotació d'aparcament superior s'haurà de recalculer també el repartiment modal i l'anàlisi de la incidència de la nova mobilitat generada.
- Cal acomplir 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 preinstal·lació.
- Es considera oportú que el promotor participi de la millora de la qualitat de les parades de transport públic del sector.
- Cal incorporar informació relacionada amb la mobilitat i gènere.

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, 18 de juny de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic