

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana del sector PMU-01 Can Pavana a Palau-solità i Plegamans**

**Municipi de Palau-solità i Plegamans**

**Comarca: Vallés Occidental**

**Promotor: PROGERPO, SL**

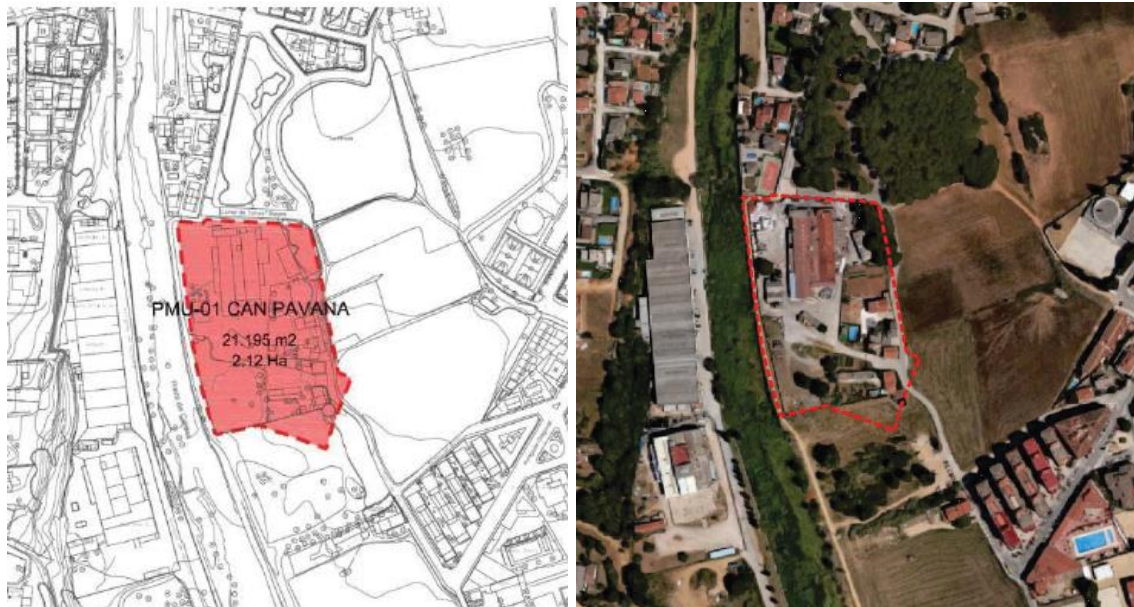
**Redactor de l'EAMG: ARDA**

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 de Millora Urbana del sector PMU-01 Can Pavana a Palau-Solità i Plegamans*.

## **1. Antecedents**

El sector objecte d'estudi està situat a la part septentrional del municipi de Palau-solità i Plegamans, a l'extrem sud del barri de la Pineda, prop del centre urbà. Limita al nord amb la zona residencial de la Pineda i una zona verda, a l'est amb el Camí de Can Pavana i un buit urbà ocupat per terrenys agrícoles, al sud per una zona erma d'aquest mateix buit urbà i a l'oest per un camí que discorre pel marge esquerre de la riera de Caldes.

La major part de l'àmbit està ocupat per les instal·lacions d'una fàbrica de cartó ("Pere Pons, S.A.") a la banda sud-est, a la façana que dona al Camí de Can Pavana, hi ha 4 habitatges unifamiliars. La resta de l'espai correspon a horts i zones ermes.



## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana del sector PMU-01 Can Pavana a Palau-Solità i*

*Plegamans*, als continguts de la llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

L'àmbit del PMU es correspon amb el sector PMU-01 "Can Pavana" classificat com a sòl urbà no consolidat al POUM de Palau-solità i Plegamans. Els principals objectius d'aquest sector són:

- El trasllat i tancament de l'activitat industrial que hi ha en l'actualitat i que és incompatible amb l'ús residencial de l'entorn
- Possibilitar amb la divisió poligonal el trasllat de la indústria, i a la vegada el respecte dels habitatges unifamiliars existents, amb el trasllat d'aquests en un futur força llunyà.
- La millora de la imatge urbana en aquest entorn, lligat al Parc de la Riera de Caldes, amb una ordenació compatible amb el sector del Pla del Molí.
- Reforçar l'estructura viària per tal d'obtenir continuïtat amb la Pineda i en general entre els barris perifèrics.
- Obtenir la cessió i urbanització de les zones verdes que formaran el gran Parc de la Riera de Caldes, creant una franja important de sistemes vinculats a la riera.
- Donar continuïtat a l'eix cívic lligat a la Riera de Caldes, que se situa paral·lel a aquesta en tota la seva extensió municipal i fins i tot amb continuïtat als municipis fronterers.
- Donar continuïtat a la traça històrica del Camí de Can Pavana.

L'àmbit d'estudi té una superfície de 21.001 m<sup>2</sup>, dels quals 3.570,22 m<sup>2</sup> són xarxa viària, 2.427,84 m<sup>2</sup> de viari restringit, 3.571 m<sup>2</sup> de parc urbà i 11.432,26 m<sup>2</sup> destinat a blocs aïllats; on es preveu 137 habitatges nous.

### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **1.138 desplaçaments/dia**.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	11.432,26	11.432,26	137	959		959
Zona verda	3.571,00				179	179
Viari	5.998,06					
<b>TOTAL</b>	<b>21.001,32</b>	<b>11.432,26</b>	<b>137</b>		<b>1.138</b>	<b>1.138</b>

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la nova mobilitat generada.

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal de la nova mobilitat basada en l'enquesta realitzada a l'estudi de mobilitat urbana de Palau-solità i Plegamans, i tenint

en compte la mitjana d'ocupació del vehicle privat al Vallès Occidental de l'EMEF del 2017.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	26,4%	3,6%	69,9%
Viatges / dia feiner	301	41	795

Tenint en compte l'ocupació mitjana de l'EMEF 2017 (1,5 persones/cotxe i 1,1 persones/moto), l'estudi preveu que el volum total de desplaçaments diaris en vehicle privat sigui de 770 en turisme i 25 en moto.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat,

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Palau-solità i Plegamans està connectat amb la resta de municipis de l'entorn amb una xarxa viària interurbana configurada per la carretera C-59 que creua el municipi de nord a sud i el connecta amb l'AP-7, la C-17 i la C-33; i la carretera C-155 que el travessa d'est a oest connectant-lo amb Sabadell i la C-17. Aquest darrer vial dona accés als polígons industrials del sud del nucli urbà.

L'estudi defineix la jerarquia viària basada en una xarxa primària i una xarxa secundària i les representa gràficament.

Pel que fa a la xarxa varia local, l'estudi especifica que està formada pel carrer Torres i Bages, el Camí de Can Pavana, l'avinguda Diagonal i el passeig de la Carrerada. Incorpora imatges de cada un dels vials.

A l'EAMG s'aporten dades de demanda de trànsit obtingudes a partir d'aforaments automàtics i manuals realitzats en alguns carrers. En general les IMD no són elevades, ja que no superen els 3.500 vehicles per sentit exceptuant l'avinguda Catalunya. La majoria de vials de la xarxa interna tenen unes intensitats de transit entorn de 1.000-2.000 vehicles/dia. Pel que fa a l'hora punta del trànsit municipal es produeix entre les 8h i les 10h del matí.

#### Recomanació 1.

Es recomana incorporar informació referent a l'oferta d'aparcament per a vehicle privat del sector i del seu àmbit d'influència.

#### 5. Xarxa de transport públic

El PMU descriu l'oferta de transport públic del municipi. Pel que fa al servei per carretera, Palau-solità i Plegamans té 6 línies d'autobús; una d'urbana, tres interurbanes diürnes, una exprés diürna i una nocturna.

A l'estudi s'aporta informació de l'horari i la freqüència de pas, així com el recorregut de la línia urbana el qual es representa gràficament.

Per altra banda es localitzen les parades més properes a l'àmbit d'estudi i s'incorpora una fotografia per cada una d'elles.

Pel que fa al servei ferroviari, el municipi no compta amb cap estació de tren de Rodalies, ja que les estacions més properes se situen a 6 km (Santa Perpètua de Mogoda → línia R3, i a Mollet del Vallès → línies R2, R2 nord i R8).

Des de l'equip redactor del present informe es considera que manca informació referent al **recorregut de les línies interurbanes (diürnes i nocturnes), la qualificació de l'estat i servei de les parades d'autobús, així com la cobertura de servei que donen les parades d'autobús. D'altra banda es troba a faltar informació de la capacitat i del nivell d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic existent.**

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

Els sectors urbans propers a l'àmbit del PMU presenten bones condicions per la mobilitat de vianants. Les zones urbanes desvinculades del nucli principal tenen unes condicions més deficitàries, ja que les voreres majoritàriament són no accessibles o inexistentes. A l'estudi s'incorpora un plànol de l'amplada útil de voreres.

A l'EAMG s'aporten imatges de les zones de vianants amb plataforma única situades principalment al voltant del nucli antic.

Pel que fa a la bicicleta, entorn de l'àmbit d'estudi hi ha dos carrils bici, un d'ells és compartit amb els vianants. Per altra banda, l'estudi descriu 2 carrils bici més del municipi els quals són vials compartits amb els vianants. A l'EAMG també es detalla que en alguns sectors del centre urbà hi ha vials de zona 30 i zona 20 (propers a equipaments i escoles).

Des de l'equip de redacció del present informe considera que cal informació referent a **l'existència de passos de vianants i guals de la xarxa de vianants. Pel que fa a la mobilitat en bicicleta es troba a faltar representació gràfica dels carrils ciclables així com l'oferta d'aparcament per a bicicletes existent proper a l'àmbit d'estudi.**

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

Segons l'estudi d'intensitats de trànsit, l'EAMG conclou que els principals vials d'accés a la zona tenen prou capacitat per a absorbir el nou trànsit, tot i que considera que es podria produir una certa saturació en moments puntuals.

Pel que fa a la xarxa de transport públic es considera que la nova mobilitat generada podrà ser absorbida per la nova demanda.

## **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.

Així doncs, d'acord amb el que dicta el Decret 344/2006, l'estudi preveu una reserva de 310 places per a bicicletes, 137 places per a turismes i 69 places per a motocicletes. La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344 i, entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial	11.432,26	11.432,26	274 (274)	137 (137)	69 (69)
Zona verda	3.571,00		36 (36)		
<b>TOTAL</b>	21.001,00	11.432,26	<b>310 (310)</b>	<b>137 (137)</b>	<b>69 (69)</b>

L'equip redactor accepta el nombre de places d'aparcament previstes per l'EAMG per les bicicletes i els vehicles privats.

Per tal de donar resposta a la normativa vigent, **s'han de preveure reserves de places d'aparcament per a PMR a partir de les ràtios fixades per la normativa vigent.**

D'altra banda, **l'estudi ha de tenir en compte la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics tal com diu el Decret 1053/2014.**

## 9. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic

En relació a xarxa de transport públic, es preveu que el bus interurbà discorri pel nou eix viari al sector SUD-02 "Pla de Moli". Pel que fa al bus urbà es proposa modificar el seu recorregut, de manera que des del barri de la Pineda, entri al nou sector urbà pel passeig de la riera fins al nou eix viari del sector SUD-02.

### Xarxa bàsica per a vehicles

La proposta d'ordenació de l'àmbit d'estudi preveu que la vialitat pel sector estructura en forma d'una anella viària formada pel vial perimetral que connectaria el carrer Torres i Bages amb el futur nou eix viari del sector SUD-02 (Passeig de la Riera), el tram del carrer Torres i Bages que delimita el sector pel nord, el Camí de Can Pavana redefinit i un dels dos vials interns (el carrer "A").

A l'estudi s'especifica que en cas de no execució de la urbanització del sector SUD-02, l'enllaç entre el Passeig de la Riera i el traçat actual del camí de Can Pavana es farà com a una actuació provisional externa al pla.

Per altra banda es considera que si el desenvolupament del sector s'inicia abans de la creació del nou eix viari, es podria donar una certa saturació de la xarxa viària en hores punta. Tot i això amb la xarxa viària existent i futura de la zona es considera que la nova mobilitat podrà ser absorbida.

### Xarxa de vianants i bicicletes

En relació a la xarxa de vianants, l'estudi considera que la xarxa proposada ha de complir amb els objectius de "connectar el nou àmbit amb la resta del nucli urbà de Palau-solità i Plegamans" i "connectar els nous àmbits amb les parades de transport públic i col·lectiu existents".

El PMU preveu que les voreres previstes pels projectes que desenvoluparan l'àmbit tindran amplades suficients i desnivells adequats pels desplaçaments en modes no



motoritzats. També es preveu que el carrer B esdevingui exclusiu per a vianants i bicicletes.

Pel que fa a la bicicleta, es preveu que el carrer b i el carril bici del carrer Torres i Bages connectin el sector amb els itineraris principals per a bicicleta.

En tot l'àmbit, tal com marca del Decret 344/2006, es preveu que es disposin d'espais específics per a l'aparcament de bicicletes.

## 10. Mobilitat i gènere

L'Estudi especifica que existeixen diferències en els patrons de mobilitat entre els homes i les dones. Segons dades de la DGT (2018) i de l'EMEF (2017), a l'àmbit STI les dones utilitzen més els modes sostenibles, mobilitat activa i transport, mentre que els homes utilitzen més el vehicle privat.

### Recomanació 2.

Es recomana incorporar una anàlisi referent a la seguretat entorn de l'àmbit, com per exemple l'existència d'enllumenat públic adequat.

## 11. 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 han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

### Recomanació 3.

El municipi de Palau-solità i Plegamans no forma part de la ZPA, i per tant no està obligat a realitzar una avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Tot i així, limita amb municipis que sí que formen part de la ZPA (Santa Perpètua de Mogoda i Mollet del Vallès) i per tant des de l'equip redactor del present estudi recomanar efectuar una avaluació de la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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

L'estudi deriva el finançament de l'adequació de la vialitat interna (xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes) als costos d'urbanització de l'àmbit del pla de millora urbana.

Des de l'equip redactor del present estudi, es considera que **cal especificar el cost o el responsable dels costos de les actuacions de la xarxa de transport públic contemplades, així com la previsió dels costos de la infraestructura de la xarxa ciclable.**

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana del sector PMU-01 Can Pavana a Palau-Solità i Plegamans.*, 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 descriure el recorregut de les línies interurbanes (diürnes i nocturnes), la qualificació de l'estat i servei de les parades d'autobús, així com la cobertura de servei que donen les parades d'autobús. També es troba a faltar informació de la capacitat i del nivell d'ocupació actuals de l'oferta de transport públic existent.
- Cal incorporar informació de l'existència de passos de vianants i guals de la xarxa de vianants. És necessari incorporar representació gràfica dels carrils ciclables així com l'oferta d'aparcament per a bicicletes existent proper a l'àmbit d'estudi.
- Cal preveure reserves de places d'aparcament per a PMR.
- Cal tenir en compte la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.
- Cal especificar el cost o responsable dels costos de les actuacions de la xarxa de transport públic contemplades, així com la previsió dels costos de la infraestructura de la xarxa ciclable.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director tècnic