

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 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 6.297,72 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 **7.305 desplaçaments diaris**, a aquesta xifra en dedueix els generats pel planejament actual (630 desplaçaments), resultant un total de **6.675 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.

Recomanació 1.

L'equip redactor del present informe s'observen les següents disfuncions en els càlculs realitzats:

L'ús de les ràtios del document d'Indicadors de mobilitat als grans equipaments comercials' resulta molt recomanable, però cal aplicar-les sobre la superfície de venda.

La resta de la mobilitat prevista pel planejament actual no cal restar-la i menys si es tracta d'uns usos no existents ni consolidats en el sector.

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	6.297,72	3.149	7.305
TOTAL	8.870.03	6.297,72	3.149	7.305

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 llinar que fixa el Decret 344/2006 en el seu article 3.4. En aquest sentit la documentació aportada en el pla parcial ja incorpora aquest requeriment.

L'estudi realitza una hipòtesi de distribució modal de la mobilitat, a partir de les dades de l'estudi de Mobilitat Urbana de l'Ametlla del Vallès, i proposa la següent distribució:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25%	5%	70%
Viatges / dia	1.669	334	4.672

L'ATM no accepta el repartiment modal considerat, especialment pel què fa a la quota modal del transport públic, més tenint en compte que el valor de l'estudi de mobilitat del municipi presenta un percentatge molt superior (13%).

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. Amb aquesta ocupació, en resulta un nombre total estimat de vehicles privats de:

- **Dissabte:** 4.672 viatges en vehicle/2,4 persones per vehicle = **1.947 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 (anys 2012, 2013) 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 indica els itineraris d'accés que hauran de seguir els vehicles per accedir al sector.

Segons els aforaments existents, l'estudi calcula el nivell de servei d'aquestes vies i també aplica aquest càlcul a la rotonda d'accés al sector. Des de l'ATM es valora aquest esforç si bé cal puntualitzar que per l'estudi del nivell de servei de la rotonda caldria fer els recomptes dels diferents moviments, donada la incertesa de les estimacions realitzades.

Recomanació 2.

Es recomana de fer recomptes de trànsit a la rotonda d'accés al sector, per tal d'estudiar i corroborar els diferents moviments del flux de vehicles.

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'estudi incorpora dades de viatgers de les línies de transport públic facilitades per l'operador.

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

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 aporta una mínima informació sobre la xarxa d'itineraris a peu que permetran accedir al sector, i descriu l'amplada de les futures voreres de dins del sector (2,35 metres).

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

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 fa una assignació del trànsit generat pel sector les diferents vies d'accés i a la rotonda, considerant un factor d'hora punta del 15% i en constata el correcte funcionament.

Recomanació 3.

Es recomana d'estudiar el funcionament del trànsit en els accessos d'ambdues parcel·les comercials.

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 l'equip redactor del present informe es considera necessari **valorar correctament la incidència de mobilitat generada (corregida) sobre la xarxa del transport públic tant en dia feiner com en dissabte, tenint en compte l'ocupació i l'oferta actual.**

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 (m ²)	Total aparcaments bicicleta Decret (EAMG)
Comercial	6.298	63 (63)
TOTAL	6.298	63 (63)

L'estudi exposa que pel que fa a reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública, l'EAMG en fa el càlcul de 281 unitats (70 a la parcel·la nord i 211 a la sud). L'estudi determina una demanda màxima d'aparcament a la parcel·la sud de 175 vehicles en dissabte).

Recomanació 4.

Es recomana ajustar la dotació d'aparcament a la demanda màxima prevista i evitar sobredimensionar, fet que incidiria en un major foment en l'ús del vehicle privat.

Per altra banda, l'estudi indica que complirà 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, però no n'especifica el nombre de places.

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 a 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.

Així mateix, el promotor participarà en les despeses associades a la millora de la qualitat de les dues parades de transport públic més properes (carrer Barcelona).

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 incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere de l'EMQ de 2006, referent a la comarca del Vallès Oriental, però no estableix cap altra mesura complementària.

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*, compta amb part dels 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 considerar una quota modal del transport públic superior, d'acord amb la bibliografia existent.
- 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.
- 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).

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, 22 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic