

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la 9a. Modificació puntual del POUM als àmbits del carrer Verge del Pilar, carrer Molí i plaça Santa Maria, al municipi de Sallent

Municipi de Sallent
Comarca del Bages
Promotor: Ajuntament de Sallent
Redactor de l'EAMG: AIM

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 associat a la 9a. Modificació puntual del POUM als àmbits del carrer Verge del Pilar, carrer Molí i plaça Santa Maria, al municipi de Sallent (Bages).

1. Antecedents

La present modificació puntual del POUM de Sallent es redacta principalment degut a una problemàtica al barri de l'Estació. El barri de l'Estació de Sallent està situat sobre els límits de l'explotació de l'antiga mina Enrique. Les galeries d'aquesta mina es van inundar per infiltració d'aigües i que tenint en compte als materials salins del subsol provoca un progressiu enfonsament i esclavissament de terres.

La gran bòfia detectada a l'extrem sud-est del barri de l'Estació és la principal causa del fenomen de subsidència que afecta el barri i que ha motivat el reallotjament i enderroc del barri de l'Estació.



La present modificació afecta a tres àmbits:

- L'àmbit principal se situa al costat de la rotonda que serveix d'entrada i sortida per la carretera C-16 des del nord de la vila, és delimitat pel riu Llobregat i el carrer Verge del Pilar. Actualment hi ha un envelat i es vol canviar a ús residencial. La superfície de sòl objecte del planejament és de 2.753,62 m².
- El segon àmbit d'estudi és al carrer Molí, al nucli antic, i té una superfície de 413 m². Actualment és un solar i passarà a ser un equipament.
- El tercer àmbit es troba al sud-est i té una superfície de 839,33 m². Es tracta d'una zona verda que actualment és un aparcament pavimentat i que passarà a ser d'ús de pàrquing, per consolidar l'ús real que té.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de mobilitat generada associat a la 9a. Modificació puntual del POUM als àmbits del carrer Verge del Pilar, carrer Molí i plaça Santa Maria, al municipi de Sallent (Bages) 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 taula següent mostra els canvis de sòl i sostre que suposa la modificació de planejament respecte al planejament vigent.

	Vigent		Proposat		Diferència
ÀMBIT 1 + ÀMBIT 2 + ÀMBIT 3					
Equipament (E)	1.861,26	46%	1.252,33	31%	-608,93
Espai lliure urbà (V)	839,33	21%	1.448,64	36%	609,31
Sistema viari (C)	892,36	22%	443,76	11%	-448,6
Total sòl públic	3.592,95	90%	3.144,73	79%	-448,22
Nucli antic, Subzona centre urbà (1a)	413,00	10%	0,00	0%	-413
Residencial entre mitjeres (2b2)	0	0%	861,22	21%	861,22
Total sòl privat	413	10%	861,22	21%	448,22
TOTAL ÀMBITS	4.005,95	100%	4.005,95	100%	0
Superfície sostre					
Residencial entre mitjeres (2b2)	0		1.440		/
Nucli antic, Subzona centre urbà (1a)	1652		0		/
Total sostre	1652		1.440		/

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi calcula la nova mobilitat que generaran els usos objecte de la modificació puntual i per cada àmbit i hi aplica les ràtios del Decret 344/2006, aplicant-los a la distribució segons usos de l'àmbit proposats.

L'EAMG considera que aplicant aquestes ràtios la mobilitat generada serà de **642 viatges/dia**. L'EAMG també especifica que en l'àmbit 3 la mobilitat actual i la futura seran la mateixa i per tant l'increment de mobilitat respecte a la situació actual serà de 474 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)	Nre. Habitatges	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	861,22	1.440,00	10	70	70
Altres equipaments	1.252,33	2.491,33		499	499
zona verda	1.448,64			73	73
Altres sistemes	443,76				
TOTAL	4.005,95	3.931,33		642	642

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi estableix un repartiment modal basat en l'EMQ de l'any 2006 pels residents a les comarques centrals.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal total	45,7%	3,3%	51,0%
Viatges / dia de màxima demanda	123	21	327

L'estudi també aporta una distribució territorial de la mobilitat basada en l'EAMG del POUM de Sallent.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu els itineraris principals d'accés i sortida a cadascun dels tres àmbits de la modificació puntual. L'àmbit 1 se situa en un dels accessos al municipi des de la C-16, l'àmbit 2 està limitat pel carrer del Molí (de plataforma única) i per una zona verda utilitzada com a pàrquing, i l'àmbit 3 es tracta d'una zona que actualment fa la funció de pàrquing i la mobilitat que hi ha prové o del centre, per la plaça Sant Antoni Maria Claret, o pel carrer Palau i la gran majoria se'n va per la travessia de Sant Víctor cap al nucli urbà.

Així mateix, l'EAMG incorpora un recompte manual de trànsit (de 7.15 a 9.30 del matí) a la rotonda del carrer Verge del Pilar amb passeig Guillem Viñas, ja que és un accés al nucli urbà i el principal punt d'accés a l'àmbit principal de la modificació puntual. A partir d'aquest aforament s'estima intensitats de trànsit per sota de 3.000 vehicles/dia en els diferents vials que confronten amb aquesta rotonda.

En els altres dos àmbits no s'ha fet cap aforament donat que els canvis d'usos suposarà molt poca incidència sobre la mobilitat actual.

Per altra banda també es fa l'anàlisi de la dotació d'aparcament entorn de cada àmbit de la modificació (108 places al voltant de l'àmbit 1, 50 en el 2 i 40 en el 3).

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic de Sallent, que està formada per:

- Transport urbà: un servei de minibus que connecta cada hora amb el CAP, i que té cobertura als 3 àmbits de la modificació puntual.
- Transport interurbà: accés a les parades del servei de transport públic interurbà. Tots tres sectors compten amb una parada a menys de 750 metres del sector. Aquesta oferta té com principals destinacions a Barcelona, Manresa, Berga, i també a Cabrianes, Navàs, Puigcerdà i Llívia.

Recomanació 1.

Es troba a faltar una major descripció de la xarxa de transport públic interurbà, en el qual es descriu l'oferta, capacitat i ocupació total i en hora punta.

També es troba a faltar una major descripció de l'itinerari a peu per connectar amb les parades de bus.

6. Mobilitat a peu

L'àmbit d'estudi es tracta d'una zona urbanitzada amb les voreres segregades, si bé en alguns casos l'amplada de la vorera és igual o inferior a 1,5m. La majoria de les cruïlles disposa de passos per a vianants degudament senyalitzats.

L'EAMG adjunta el plànol amb els itineraris principals per a vianants del municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

7. Mobilitat en bicicleta

El municipi no disposa de cap infraestructura viària específica per bicicletes si bé la cohabitació bicicleta-vehicle privat és possible a la majoria dels carrers urbans.

L'EAMG adjunta el plànol amb els itineraris ciclables del municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació sobre els punts d'aparcament per a bicicletes propers als tres àmbits de la modificació puntual.

8. Incidència de la mobilitat generada

Per analitzar la incidència de la mobilitat generada es considera la mobilitat generada per la modificació puntual però també té en compte la de la futura residència de la Fabrica Vella, donat que incidirà en la mobilitat de l'àmbit 1.

Tenint en compte aquest aspecte la nova mobilitat generada serà en hora punta de 31 desplaçaments no motoritzats, 3 en transport públic i 36 en vehicle privat.

En relació a la **xarxa viària**, l'Estudi preveu un increment de trànsit totalment assumible per la capacitat de la xarxa actual, donat el nivell de servei actual.

En referència al **transport públic**, l'EAMG no aporta dades sobre l'ocupació i oferta dels serveis de transport públics actuals, si bé des de l'equip redactor del present informe es considera que la incidència d'aquesta nova mobilitat generada serà baixa.

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 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.

Utilitzant els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, resulta com a mínim la següent dotació:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (EAMG i Decret)

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	861,22	1.440,00	10	20	10	5
Altres equipaments	1.252,33	2.491,33		25		
zona verda	1.448,64			15		
Altres sistemes	443,76					
TOTAL	4.005,95	3.931,33	10	60	10	5

L'EAMG fa una previsió d'aparcament per a bicicletes, motocicletes i turismes basada en les ràtios del Decret 344/2006.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

L'EAMG indica que la disposició addicional primera del Reial Decret 1053/2014 ("Dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o estacionaments de nova construcció i en vies públiques") no fixa cap dotació mínima per al cas objecte d'estudi.

Des de l'equip redactor del present informe **no s'està d'acord amb aquesta afirmació donat que aquest Reial Decret també fixa la necessitat de punts de recàrrega en edificis d'habitatge (tant individual com col·lectiu). Per altra banda, si en l'àmbit 3 es vol regularitzar i consolidar l'ús actual d'aparcament públic ja existent, es considera oportú que aquesta regularització li sigui d'aplicació els criteris del RD 1053/2014.**

10. Distribució urbana de mercaderies

L'EAMG no estableix cap reserva en relació a les places destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies, donat que no li resulta d'aplicació segons els usos previstos a la modificació de planejament.

11. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'EAMG no preveu mesures correctores en relació a la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no preveu mesures correctores en relació a la xarxa per a vehicles. Únicament es preveu l'obertura d'un vial d'accés a l'aparcament dels habitatges a l'àmbit 1.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG no preveu mesures correctores en relació a la xarxa per a vianants i bicicletes.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que en la zona verda considerada a l'àmbit 1, es contempli un itinerari accessible tant per a vianants com per a bicicletes que connecti la rotonda amb el passatge Verge del Pilar** (tal com s'indica a la cartografia de l'EAMG del POUM de Sallent). També es recomana la millora de les condicions d'accessibilitat de la vorera del Carrer Verge del Pilar.

12. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades referents a la mobilitat segons gènere, en base a l'EMEF de 2016, si bé no estableix cap mena de concreció o ajust a l'àmbit d'estudi.

13. 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.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *associat a la 9a. Modificació puntual del POUM als àmbits del carrer Verge del Pilar, carrer Molí i plaça Santa Maria, al municipi de Sallent (Bages)*, 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 garantir l'aplicació del Reial Decret 1053/2014, tant per als usos residencials com per l'aparcament de l'àmbit 3.
- Cal que la zona verda considerada a l'àmbit 1, es contempli un itinerari accessible tant per a vianants com per a bicicletes que connecti la rotonda el passatge Verge del Pilar.

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, 8 de febrer de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic