

## Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Esparreguera

**Municipi d'Esparreguera**  
**Comarca del Baix Llobregat**

Promotor: Ajuntament d'Esparreguera  
Redactor de l'EAMG: MCrit

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 pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Esparreguera*.

### 1. Objecte

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Esparreguera (en endavant POUM) inclou 16 Plans d'Actuació Urbanística (PAU), 3 Plans de Millora Urbana (PMU), 5 Sectors Urbanitzables Delimitats (SUD) i un Sector urbanitzable No Delimitat (SND; Taula 1).

**Taula 1. Sectors de desenvolupament previstos al POUM**

Núm.	Nom	Espais lliures (m <sup>2</sup> )	Equipaments (m <sup>2</sup> )	Sostre total (m <sup>2</sup> st)	Residencial (m <sup>2</sup> st)	Habitatges Totals	Terciari (m <sup>2</sup> st)	Industrial (m <sup>2</sup> st)
PAU 1	Cap d'Amunt de la Vila	1.659,0	463	10.695	7.773	70	2.900	0
PAU 2	Torrent Mal	0	0	8.333	8.333	76	0	0
PAU 3	Passatge Sant Pere	0,0	0	2.182	1.896	18	286	0
PAU 4	La Plana	0	0	1.616	1.616	11	0	0
PAU 5	Passatge Gorgonçana	1.108,0	0	1.905	1.905	18	0	0
PAU 6	Plaça del centre	352	0	2.142	1.428	12	714	0
PAU 7	Sant Joan	0,0	0	1.215	1.215	10	0	0
PAU 8	Lluís Auguet	0	0	4.820	3.602	30	1.218	0
PAU 9	Camí Ral	0,0	5.827	5.427	5.427	55	0	0
PAU 10	Sector E'	1.798	3.076	7.851	7.851	72	0	0
PAU 11	Sector E	1.570,0	935	14.496	5.850	65	8.646	0
PAU 12	Sector P	1.553	0	7.595	0	0	7.595	0
PAU 13	ICR	0,0	0	43.766	0	0	0	43.766
PAU 14	Industrial Nord	0	0	56.228	0	0	0	56.228
PAU 15	Margarida	0,0	0	702	702	6	0	0
PAU 16	Can Vinyals	104.614	8.478	79.490	0	0	0	0
PMU 1	La Passió	0,0	3.798	3.505	0	0	0	0
PMU 2	Colònia Sedó	0	0	18.398	11.840	229	0	6.558
PMU 3	Fàbrica Tovalloles	1.213,0	491	10.161	8.404	75	1.757	0
SUD 1	El Castell II	13.700	12.732	61.746	43.222	463	18.524	0
SUD 2	La Creueta	5.585,0	8.457	29.974	20.982	225	8.992	0
SUD 3	Can Comelles nord	9.155	21.361	47.322	0	0	23.661	23.661
SUD 4	L'Olana	15.731,0	0	73.413	0	0	0	73.413
SUD 5	Can Cardús	6.903	10.862	18.496	11.760	130	6.736	0
SND 1	Passeig Llobregat	7.758,0	0	17.240	17.240	172	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>172.699</b>	<b>76.480</b>	<b>528.716</b>	<b>161.045</b>	<b>1.737</b>	<b>81.029</b>	<b>203.626</b>

Font: EAMG

Els principals usos generadors de mobilitat seran:

- Residencial: 161.045 m<sup>2</sup> de sostre, que permetran la construcció de 1.737 habitatges.
- Usos terciaris (comercials i oficines): 81.029 m<sup>2</sup> de sostre.
- Usos industrials: 203.626 m<sup>2</sup> de sostre.
- Equipaments: 76.480 m<sup>2</sup> de sòl. L'EAMG considera una ràtio d'edificabilitat d'1,0 m<sup>2</sup> de sostre/m<sup>2</sup> de sòl.
- Espais lliures: 172.699 m<sup>2</sup> de sòl.

## 2. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el desenvolupament del POUM generarà un total de **47.195 desplaçaments/dia feiner**.

La Taula 2 mostra la mobilitat generada segons els càlculs de l'EAMG:

**Taula 2. Estimació de la mobilitat generada pels usos del POUM**

Sectors	Viatges residencials/dia	Viatges industrial/dia	Viatges oficines/dia	Viatges comercial/dia	Viatges equipaments/dia	Viatges espais lliures/dia	Viatges totals/dia
PAU 1	390	0	218	725	93	83	1.508
PAU 2	422	0	0	0	0	0	422
PAU 3	67	0	21	72	0	0	160
PAU 4	61	0	0	0	0	0	61
PAU 5	100	0	0	0	0	55	156
PAU 6	67	0	54	179	0	18	316
PAU 7	56	0	0	0	0	0	56
PAU 8	167	0	91	305	0	0	563
PAU 9	306	0	0	0	1.165	0	1.472
PAU 10	401	0	0	0	615	90	1.106
PAU 11	362	0	0	0	187	79	627
PAU 12	0	0	0	0	0	0	0
PAU 13	0	2.188	0	0	0	0	2.188
PAU 14	0	2.109	0	0	0	0	2.109
PAU 15	33	0	0	0	0	0	33
PAU 16	0	0	0	0	0	0	0
PMU 1	0	0	0	0	0	0	0
PMU 2	824	82	0	0	0	0	906
PMU 3	417	0	0	0	98	61	576
SUD 1	2.578	0	1.389	4.631	0	685	9.283
SUD 2	1.251	0	674	2.248	0	279	4.453
SUD 3	0	1.183	1.775	5.915	4.272	458	13.603
SUD 4	0	1.835	0	0	0	787	2.622
SUD 5	724	0	505	1.684	0	345	3.258
SND 1	960	0	0	0	0	388	1.348
AA1					60	27	87
AA2					0	17	17
AA3					171	95	267
AA4					0	0	0
AA5					0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>9.185</b>	<b>7.397</b>	<b>4.727</b>	<b>15.758</b>	<b>6.662</b>	<b>3.466</b>	<b>47.195</b>

Font: EAMG

L'EAMG utilitza les mateixes ràtios que el Decret 344/2006 (veure Taula 3).

**Taula 3. Ràtios utilitzades per al càlcul de la mobilitat generada**

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m <sup>2</sup> de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m <sup>2</sup> de sòl

**Font: EAMG**

L'estudi té en compte els següents aspectes respecte al càlcul de la mobilitat generada pels nous usos:

- Ús residencial:
  - Una ocupació de les llars d'Esparreguera de 2,58 persones/habitatge (IDESCAT, 2011).
  - Es resta del total d'habitatges els 87 habitatges existents. Per tant, els nous habitatges suposen un total de 1.650 habitatges.
  - Amb l'objectiu d'evitar dobles comptatges, l'estudi assumeix:
    - El 50% de la mobilitat obligada ocupacional dels nous residents estarà vinculada als usos terciaris i industrials previstos al POUM.
    - El 50% de la mobilitat interna dels nous residents serà cap als comerços, equipaments i espais lliures previstos al POUM.
- Usos terciaris (comercial i oficines): es considera un repartiment del 50% de la superfície de sostre per a usos comercials i l'altre 50% per a oficines. Es descompten 17.997 m<sup>2</sup> de sostre ja existents per a usos terciaris. Per tant, els nous usos terciaris suposen un total de 63.031 m<sup>2</sup> de sostre.
- Usos industrials: es descompten 55.682 m<sup>2</sup> de sostre ja existent. Per tant, els nous usos industrials suposen un total de 147.944 m<sup>2</sup> de sostre.
- Usos d'equipaments: es descompten 44.327 m<sup>2</sup> de sostre ja existent. Per tant, els nous usos d'equipaments suposen un total de 33.310 m<sup>2</sup> de sostre.
- Espais lliures: es descompten 106.167 m<sup>2</sup> de sòl ja existent. Per tant, els nous usos d'espais lliures suposen un total de 66.532 m<sup>2</sup> de sòl.

Des de la redacció del present informe es considera satisfactori el càlcul del volum de nous desplaçaments generats en dia feiner pels usos del POUM.

### Distribució territorial de la mobilitat generada

Quant a la distribució territorial de la nova mobilitat generada, l'estudi parteix de l'EMQ 2006 (56% desplaçaments interns, 44% de connexió). Per als usos d'equipaments i espais lliures, l'estudi considera un 100% de mobilitat interna (Taula 4).

**Taula 4. Distribució territorial de la nova mobilitat generada**

Ús	Urbans	Interurbans	Totals
Residencial	3.586	5.598	9.185
Oficina	2.655	2.072	4.727
Comercial	8.850	6.907	15.758
Industrial	4.155	3.243	7.397
Equipament	6.662	0	6.662
Espais lliures	3.466	0	3.466
<b>Total</b>	<b>29.374</b>	<b>17.821</b>	<b>47.195</b>
<b>%</b>	<b>62%</b>	<b>38%</b>	<b>100%</b>

Font: EAMG

Des de la redacció del present informe es considera adequat aquest càlcul.

### Repartiment modal de la mobilitat generada

Quant al repartiment modal de la nova mobilitat generada, l'estudi té en compte l'objectiu fixat pel Pla de Mobilitat Urbana d'Esparreguera 2015-2021 (veure Taula 5).

**Taula 5. Repartiment modal objectiu**

Mode	% Intern	% Connexió
A peu	64,9%	4,8%
En bicicleta	1,2%	1,2%
Transport públic	1,3%	19,6%
Transport privat	32,6%	74,4%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Font: EAMG

D'aquesta manera, la Taula 6 mostra el resum del repartiment modal entre la mobilitat interna (urbana) i de connexió (interurbana).

**Taula 6. Repartiment modal de la nova mobilitat generada**

	A peu	En bicicleta	Transport públic	Transport privat	Total
Mobilitat urbana	19.587	1.004	337	8.446	29.374
Mobilitat interurbana	855	214	3.493	13.259	17.821
<b>TOTAL</b>	<b>20.443</b>	<b>1.218</b>	<b>3.830</b>	<b>21.705</b>	<b>47.195</b>
<b>%</b>	<b>43%</b>	<b>3%</b>	<b>8%</b>	<b>46%</b>	<b>100%</b>

Font: EAMG

Des de la redacció del present informe es considera adequat aquest càlcul.

La Taula 7 mostra el repartiment modal de la nova mobilitat generada a cada sector.

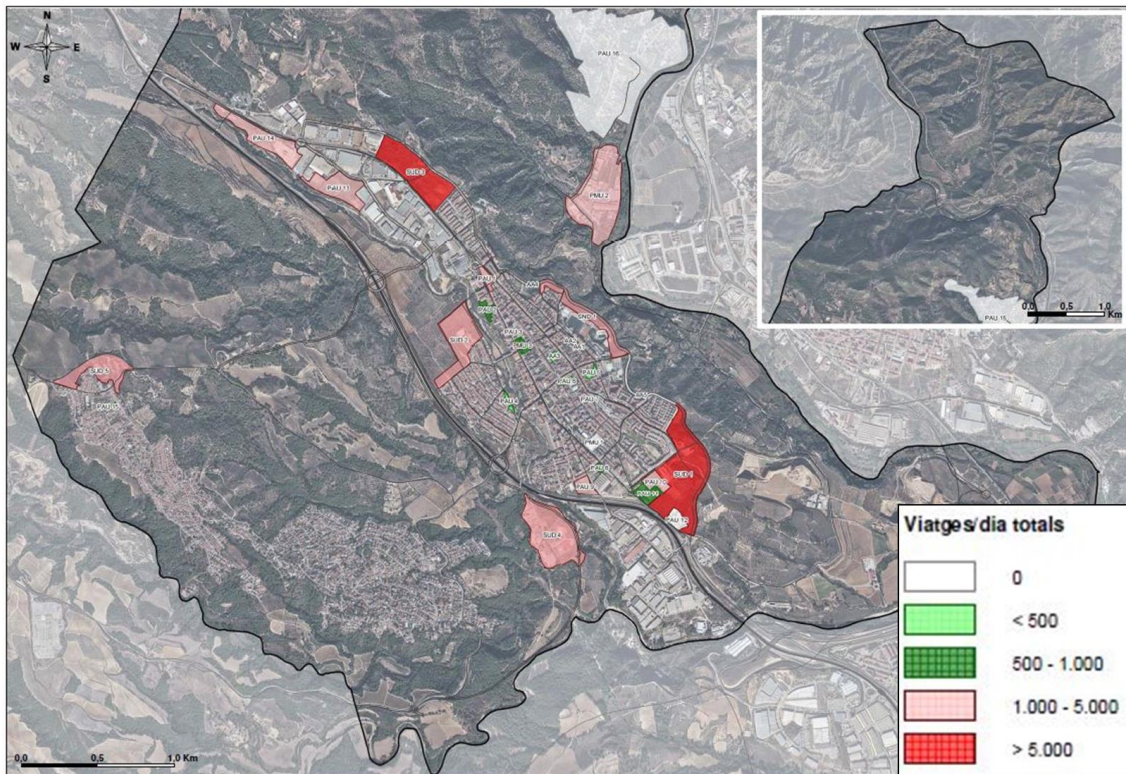
Taula 7. Repartiment modal de la nova mobilitat generada per a cada sector

Sectors/ Actuació aïllada	Viatges/dia totals				Total
	A peu	En bicicleta	Transport públic	Transport privat	
PAU 1	600	34	138	736	1.508
PAU 2	119	5	53	245	422
PAU 3	55	2	17	86	160
PAU 4	17	1	8	36	61
PAU 5	73	12	12	58	156
PAU 6	122	7	30	157	316
PAU 7	16	1	7	32	56
PAU 8	200	7	58	299	563
PAU 9	843	18	53	558	1.472
PAU 10	584	30	58	433	1.106
PAU 11	286	22	47	271	627
PAU 12	0	0	0	0	0
PAU 13	844	26	204	1.114	2.188
PAU 14	813	25	197	1.074	2.109
PAU 15	9	0	4	19	33
PAU 16	0	0	0	0	0
PMU 1	0	0	0	0	0
PMU 2	264	11	110	520	906
PMU 3	230	18	53	274	576
SUD 1	3.598	240	882	4.563	9.283
SUD 2	1.704	106	428	2.215	4.453
SUD 3	6.560	249	883	5.911	13.603
SUD 4	1.337	179	171	935	2.622
SUD 5	1.325	104	294	1.535	3.258
SND 1	582	89	120	557	1.348

Font: EAMG

Els sectors que generen una major mobilitat són el SUD 3 i el SUD 1, situats un a cada extrem del municipi.

Figura 1. Sectors del POUM segons el nombre de viatges generats en dia laborable



Font: EAMG

### 3. Mobilitat a peu

Pel que fa a la mobilitat a peu, l'estudi diferencia dos àmbits diferenciats:

- Nucli urbà o centre vila: zona compacta completament urbanitzada, amb voreres a totes les vies. Concentra la majoria d'equipaments i zones generadores de viatges, incloent l'illa de vianants.
- Fora del nucli urbà: barris perifèrics i zones industrials. En aquest àmbit l'oferta per a vianants és gairebé inexistent.

Des de la redacció del present informe **es troba a faltar una anàlisi de les condicions d'accessibilitat actual del municipi (amplada de voreres, presència de passos de vianants amb guals accessibles, pendents, etc.).**



#### 4. Mobilitat en bicicleta

Actualment Esparreguera no disposa de xarxa específica existent per a la bicicleta. Tanmateix, l'EAMG destaca dos trams de carril bici sense connexió entre ells:

- Un tram de la B-231 que uneix el barri de Can Rial amb el barri de la Plana.
- Un tram a la zona de polígons de Francesc Macià.

L'EAMG no analitza l'oferta d'aparcament per a bicicletes en via pública al municipi.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a la xarxa per a la mobilitat en bicicleta, **si bé es troba a faltar una descripció qualitativa sobre l'oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública.**

#### 5. Xarxa de transport públic col·lectiu

L'EAMG descriu l'oferta actual de transport públic al municipi, que es tracta dels següents serveis:

- Autobús urbà: 14 expedicions diàries en 1 sol sentit (línia circular) en dia feiner entre les 6:00 i les 22:21; 6 expedicions diàries en dissabte entre les 10:00 i les 16:26.
- Autobús interurbà:
  - Esparreguera – Martorell: 20-21 expedicions diàries per sentit en dia feiner entre les 5:55 i les 22:50; 11-12 expedicions diàries per sentit en dissabte entre les 7:45 i les 22:00; 5-7 expedicions diàries per sentit els diumenges entre les 6:55 i les 21:55. Parada únicament a Avinguda Francesc Marimon 78.
  - Igualada – Barcelona: 36-38 expedicions diàries per sentit en dia feiner entre les 5:15 i les 23:30; 15 expedicions diàries per sentit en dissabte entre les 6:15 i les 23:00; 7-13 expedicions diàries per sentit els diumenges entre les 6:15 i les 22:15. 5 parades a l'eix Macià – Marimon.
  - Igualada – UAB: 2-3 expedicions diàries per sentit de dilluns a divendres. En sentit UAB opera de 6:35 a 19:22, en sentit Igualada opera de 14:50 a 20:15. Parada a l'Ateneu (Av. Francesc Macià).
  - Barcelona – Lleida: 4 expedicions diàries per sentit en dia feiner entre les 6:00 i les 22:00; 2 expedicions diàries per sentit els dissabtes, de 7:15 a 22:00. Parada a la Creu (Av. Francesc Marimon).
  - Esparreguera – Olesa: 33 expedicions diàries per sentit entre les 6:05 i les 22:50 els dies laborables de setembre a juliol. 4 parades a l'eix Macià – Marimon.

- Hostalets de Pierola – Esparreguera: connecta els dos municipis els dimarts, dijous i divendres no festius, amb dues parades a Esparreguera. 1 expedició diària per sentit.
- Ferrocarril: Esparreguera no disposa d'estació ferroviària. Tanmateix, les parades més utilitzades són la d'Olesa (FGC, línies S4, R5 i R50) i Martorell Central (Rodalies, línies R4 i R8; FGC, línies S4, R5, R50, R6 i R60).

Des de la redacció del present informe es troba adequada la informació aportada en relació a la xarxa de transport públic, **si bé es troba a faltar una anàlisi d'accessibilitat de les parades de bus del municipi (disponibilitat de marquesina o pal de parada, horaris actualitzats i llegibles per persones amb mobilitat reduïda, itineraris accessibles a les parades, etc.), tant per a les línies urbanes com interurbanes.**

## 6. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

### Circulació

L'estudi descriu els vials que vertebraven la mobilitat en vehicle privat al municipi, diferenciant entre els accessos i vies interurbanes, la xarxa viària interna primària, secundària i veïnal.

Adicionalment, l'EAMG aporta dades sobre la IMD i el grau de saturació d'aquestes vies, destacant les vies interurbanes A-2 i C-55 i l'eix urbà de les avingudes Macià – Marimon i la Carretera de Piera

Des de la redacció del present informe es troba adequada la informació aportada en relació a la mobilitat en vehicle privat motoritzat.

### Aparcament

L'estudi analitza el parc mòbil censat al municipi, així com l'oferta d'aparcament per al vehicle privat, diferenciant places no regulades, places de zona blava, bosses d'aparcament fora de calçada i aparcaments privats de persones residents.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la informació aportada respecte a l'oferta i demanda d'aparcament de vehicles privats motoritzats.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza de forma exhaustiva i completa el grau d'afectació sobre les xarxes de transport públic i de vehicle privat de la nova mobilitat generada de connexió, tenint en compte:

### Mobilitat generada en transport públic

Segons l'estudi, es preveu que els nous usos generin diàriament un total de 3.830 viatgers/dia en els dos sentits, dels quals 337 urbans i 3.493 interurbans.



- Quant al transport col·lectiu privat (transport d'empresa), l'estudi preveu un total de 165 viatges/dia en ambdós sentits, tenint en compte el repartiment modal de l'EMQ 2006.
- Quant als 337 desplaçaments diaris urbans, aquests hauran de ser coberts per la línia de bus urbà. Tenint en compte l'ocupació actual en hora punta (16 persones) i un factor d'hora punta del 18% (segons el PMU 2015-2021), la demanda addicional en hora punta és de 61 persones. La capacitat de transport dels vehicles és de 30 passatgers, motiu pel qual es preveu un dèficit de capacitat d'unes 50 places/hora punta en els dos sentits.
- Pel que fa als desplaçaments interurbans, l'EAMG preveu un total de 2.664 viatges diaris en bus interurbà en els dos sentits, tenint en compte el repartiment de l'EMQ 2006. Això suposa una demanda addicional en hora punta d'uns 400 passatgers/hora en els dos sentits. D'altra banda, l'estudi analitza l'oferta i la demanda de les línies existents en hora punta, i conclou que existeix un excedent de 434 places/hora punta en els dos sentits. En conseqüència, l'estudi conclou que l'oferta existent és suficient per absorbir els nous viatges en bus interurbà.
- Quant a la resta de desplaçaments interurbans (1.327), l'EAMG preveu que es diguin a terme en ferrocarril (ja sigui en combinació amb el bus interurbà o amb el cotxe/moto). L'estudi no preveu problemes de capacitat atenent a la capacitat i freqüència del transport ferroviari en comparació amb la demanda actual i la nova demanda generada.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la justificació de l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa de transport públic urbana i interurbana.

#### Mobilitat en vehicle privat motoritzat

L'EAMG analitza l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa viària. En aquest sentit, divideix el municipi en zones segons els seus principals accessos per a la mobilitat urbana i interurbana. D'aquesta manera, l'estudi preveu en hora punta:

- Una IMH de 824 veh/hora punta en els dos sentits associats al vial perimetral est (nou vial previst pel POUM). Tenint en compte una capacitat teòrica de 1.500 veh/hora en els dos sentits, aquest vial tindria un excedent de 676 veh/hora.
- Un increment d'uns 400 veh/hora en els dos sentits a l'Avinguda Francesc Marimon. Aquesta avinguda es troba actualment propera a la saturació (1.216 veh/hora sobre una capacitat teòrica de 1.500 veh/hora). No obstant, l'estudi preveu que un 40% dels 600 veh/hora addicionals (480 veh/hora) es transfereixin al vial perimetral (amb excedent de capacitat suficient per acollir-los), motiu pel qual finalment la intensitat horària final restaria molt similar a l'actual per l'avinguda Francesc Marimon.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la justificació de l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa viària urbana del municipi.

Tanmateix, **es troba a faltar la descripció de l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa interurbana (A2, C-55), ja que aquestes són vies que es troben actualment properes a la saturació.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos:

- Residencial: valor màxim entre 2 places/habitatge i 2 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Comercial, oficines, industrial: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Equipaments docents: 5 places/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Equipaments esportius i culturals: 5 places/100 places d'aforament.
- Altres equipaments públics: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Zones verdes: 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sòl.

Quant a l'aparcament de turismes i motocicletes, d'acord amb el Decret 344/2006, cal reservar places d'aparcament fora de la via pública per als usos d'habitatge:

- Turismes: màxim d'1 plaça/habitatge o 1 plaça/100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.
- Motocicletes: màxim de 0,5 places/habitatge o 1 plaça/200 m<sup>2</sup> de sostre o fracció.

L'EAMG duu a terme la següent proposta de reserva de places fora de la via pública (Taula 8).

**Taula 8. Places d'aparcament fora de la via pública per a bicicletes, turismes i motocicletes**

	Residencial	Comercial	Oficines	Industrial	Equipaments	Espais lliures	Total
Places turismes	3.221						3.221
Places motocicletes	1.610						1.610
Places bicicletes	3.573	405	405	2.036	776	1.755	8.951

Font: EAMG

Adicionalment, l'EAMG preveu la preinstal·lació dels punts de recàrrega per a vehicles elèctrics a cada plaça d'aparcament en els nous edificis d'habitatges, i un punt de recàrrega cada 40 places en aparcaments públics permanents i en estacionaments de flotes privades o d'oficines.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades les ràtios considerades. Tanmateix, **les previsions d'aparcament residencial per a turismes i motocicletes es troben multiplicades per 2. Caldria revisar aquest càlcul.**

Adicionalment, l'estudi proposa la implantació de les places d'aparcament per a bicicletes no associades a usos residencials (un total de 5.378 places) a mesura que s'incrementi la demanda. Des de la redacció del present informe es recorda la necessitat de reservar l'espai fora de la via pública encara que provisionalment no s'instal·lin les places d'aparcament a l'espera de l'augment de la demanda.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG posa de manifest el fet que cal establir una reserva de places per a càrrega/descàrrega a l'espai públic:

- Per a locals comercials d'1 plaça per a cada 1.000 m<sup>2</sup> de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (valor més restrictiu).
- Per a oficines: 1 plaça per cada 2.000 m<sup>2</sup> de sostre.

D'aquesta manera, el nombre de places a reservar a l'espai públic per a activitats de càrrega i descàrrega és el següent (veure Taula 9).

Taula 9. Reserva de places de càrrega i descàrrega a la via pública

Núm.	Nom	Places CID oficines	Places CID comercial	Places CID Totals
PAU 1	Cap d'Amunt de la Vila	1	1	2
PAU 2	Torrent Mal	0	0	0
PAU 3	Passatge Sant Pere	0	0	0
PAU 4	La Plana	0	0	0
PAU 5	Passatge Gorgonçana	0	0	0
PAU 6	Plaça del centre	0	0	1
PAU 7	Sant Joan	0	0	0
PAU 8	Lluís Auguet	0	1	1
PAU 9	Camí Ral	0	0	0
PAU 10	Sector E'	0	0	0
PAU 11	Sector E	2	4	6
PAU 12	Sector P	2	4	6
PAU 13	ICR	0	0	0
PAU 14	Industrial Nord	0	0	0
PAU 15	Margarida	0	0	0
PAU 16	Can Vinyals	0	0	0
PMU 1	La Passió	0	0	0
PMU 2	Colònia Sedó	0	0	0
PMU 3	Fàbrica Tovalloles	0	1	1
SUD 1	El Castell II	5	9	14
SUD 2	La Creueta	2	4	7
SUD 3	Can Comelles nord	6	12	18
SUD 4	L'Olana	0	0	0
SUD 5	Can Cardús	2	3	5
SND 1	Passeig Llobregat	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>20</b>	<b>41</b>	<b>61</b>

Font: EAMG

L'estudi també recull que els locals comercials hauran de destinar un mínim d'un 10% del sostre a magatzem, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar,

llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

Des de la redacció del present informe es considera adequada aquesta previsió.

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de vianants**

L'EAMG defineix la xarxa d'itineraris principals per a vianants en el plànol corresponent, d'acord amb les propostes del Pla de Mobilitat Urbana 2015-2021 respecte a la mobilitat a peu, i recull els criteris que ha de complir aquesta xarxa d'itineraris principals per a vianants segons l'article 15 del Decret 344/2006. Addicionalment presenta altres recomanacions relacionades amb l'accessibilitat i la seguretat viària.

Des de la redacció del present informe es considera adequada la proposta de xarxa principal per a vianants, **si bé es posa de manifest la necessitat de garantir el creuament per a vianants segur i accessible en el nou accés nord que es preveu a l'A-2, en l'emplaçament on actualment hi ha un pont per creuar l'autopista accessible per a vianants i bicicletes.**

### **Xarxa de bicicletes**

L'EAMG duu a terme una proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes, incloent els criteris que ha de complir la xarxa. Addicionalment, l'estudi recull la proposta del PMU de creació d'àmbits de zona 30, de manera que en la xarxa secundària urbana la bicicleta podrà compartir espai amb els vehicles motoritzats.

Des de la redacció del present informe es consideren correctes aquestes mesures, **si bé es posa de manifest la necessitat de garantir el creuament per a bicicletes segur i accessible en el nou accés nord que es preveu a l'A-2, en l'emplaçament on actualment hi ha un pont per creuar l'autopista accessible per a vianants i bicicletes.**

### **Xarxa de transport públic**

L'EAMG proposa reforçar el servei de bus urbà en les hores punta per absorbir l'increment de demanda previst. D'altra banda, l'estudi proposa fer perllongaments del recorregut actual per tal de millorar la cobertura en els extrems nord i sud del nucli, així com la Colònia Sedó i Can Vinyals.

Des de la redacció del present informe es considera adequada aquesta mesura. Addicionalment, **es recomana que l'EAMG inclogui actuacions de prioritització de l'autobús urbà i interurbà en els trams de la xarxa viària urbana on es prevegin uns majors índexs de saturació (carril bus, semaforització específica, etc.).**

## **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'EAMG proposa una xarxa d'itineraris principals per a vehicles recollida en el plànol corresponent. Addicionalment, l'estudi proposa:

- Millora de l'enllaç actual de la B-231 amb l'A-2 per garantir la seguretat viària dels girs a l'esquerra.
- Creació d'un nou enllaç nord amb l'A-2 per tal de canalitzar el trànsit de pas que actualment travessa el nucli urbà a través de l'Av. Francesc Macià, principalment vehicles pesants amb origen o destinació el polígon industrial del nord Can Comelles. La proposta contempla la creació d'una via de servei entre el nou enllaç i l'enllaç central existent.
- Creació d'una via perimetral est que permeti distribuir una part del trànsit urbà de l'eix Macià – Arimon.
- Addicionalment, el POUM recull els projectes de la B-40, la proposta de variant de la C-55 i el nou traçat de variant per a la B-231, que passarà de manera perimetral pel nou sector SUD 4.
- Creació de 5 aparcaments de dissuasió.

Des de la redacció del present informe es consideren adequades aquestes mesures, **si bé es recorda la necessitat de garantir un itinerari segur per a vianants i bicicletes en la creació/millora dels enllaços del nucli urbà amb els barris de l'oest de l'A-2.**

## **11. Proposta de finançament del transport públic**

L'estudi proposa el perllongament de la línia de bus urbà, així com el reforç de la seva freqüència en hora punta.

Des de la redacció del present informe es considera adequat aquest càlcul.

## **12. Mobilitat i gènere**

A partir del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, l'EAMG posa de manifest el fet que les dones duen a terme una mobilitat de caire més personal en comparació amb els homes, més orientada a l'ocupacional. Addicionalment, el repartiment modal de les dones és més favorable a l'ús dels modes no motoritzats i del transport públic.

### 13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM d'Esparreguera* conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet informe favorable pel que fa a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes condicions relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció del projecte constructiu o en les mesures de gestió que corresponguin:

- Respecte a l'anàlisi de la mobilitat a peu, es troba a faltar una anàlisi de les condicions d'accessibilitat actual del municipi (amplada de voreres, presència de passos de vianants amb guals accessibles, pendents, etc.).
- Quant a l'anàlisi de la mobilitat en bicicleta, es troba a faltar una descripció qualitativa sobre l'oferta d'aparcament per a bicicletes a la via pública.
- Respecte a l'anàlisi de la xarxa de transport públic, es troba a faltar una anàlisi d'accessibilitat de les parades de bus del municipi (disponibilitat de marquesina o pal de parada, horaris actualitzats i llegibles per persones amb mobilitat reduïda, itineraris accessibles a les parades, etc.), tant per a les línies urbanes com interurbanes.
- Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada sobre la xarxa viària, es troba a faltar la descripció de l'impacte de la nova mobilitat generada sobre la xarxa interurbana (A2, C-55), ja que aquestes són vies que es troben actualment properes a la saturació.
- Respecte a la reserva de places d'aparcament fora de la via pública:
  - Places per a bicicletes: l'estudi proposa la implantació de les places d'aparcament per a bicicletes no associades a usos residencials (un total de 5.378 places) a mesura que s'incrementi la demanda. Des de la redacció del present informe es recorda la necessitat de reservar l'espai fora de la via pública encara que provisionalment no s'instal·lin les places d'aparcament, a l'espera de l'augment de la demanda.
  - Places per a turismes i motocicletes: les ràtios d'aparcament utilitzades per l'EAMG són el doble de les que marca el Decret 344/2006. Caldria revisar i/o justificar aquest càlcul.
- Quant a les mesures correctores:
  - Vianants i bicicletes: caldrà garantir el creuament segur i accessible en el nou accés nord que es preveu a l'A-2, en l'emplaçament on actualment hi ha un pont per creuar l'autopista que ja és accessible per a vianants i bicicletes.
  - Transport públic: caldrà que l'EAMG inclogui mesures de prioritjació de l'autobús urbà i interurbà en els trams de la xarxa viària urbana on es



prevegin uns majors índexs de saturació (carril bus, semaforització específica, etc.).

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.

Se sol·licita als promotors que una vegada disposin de la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions enviïn una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Vist-i-plau

Xavier Sanyer  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic de l'Àrea de  
Mobilitat