

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE Can Gurgui

Municipi de Montmeló

Sol·licitant: Incasol

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: BAU-B Arquitectura i
Urbanisme, SLP

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 per l'ARE Can Gurgui.

1. Antecedents

L'ARE Can Gurgui es desenvolupa al municipi de Montmeló, a l'extrem meridional del nucli urbà consolidat, limitant amb el ferrocarril i el nus de les autopistes C-33 i AP-7.

La superfície de l'àmbit de l'ARE Can Gurgui és de 139.360 m², 13,9 ha.

El municipi compta amb una població de 8.873 habitants i una ràtio de 0,5 turisme/habitant.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ARE Can Gurgui als continguts de la llei de la mobilitat, i s'apliquen com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 66.970 m² de sostre destinat a habitatges (724 habitatges),
- Es destinen 7.400 m² de sostre a usos comercials
- Es destinen a oficines un total de 25.969 m² de sostre
- Es creen nous equipaments que ocupen 21.030 m² de sòl,
- Es creen nous espais lliures, que ocupen 44.598 m²,
- Es destinen 36.257 m² a vialitat.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat de l'ARE estima que el sector generarà un total de **18.000 desplaçaments/dia**, **9.000 per sentit**, considerant tots els usos descrits al punt anterior.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	38.756,00	66.970,00	724	5.068	6.697	5.068
comercial	6.624,00	7.400,00			3.700	3.700
oficines		25.969,00			3.895	3.895
equipaments locals		21.030,00			15.772,00	3.154
zona verda	44.598,00				2.230	2.230
Vialitat	36.257,00					
TOTAL	139.360,00	116.111,00	724	5.068	19.677	18.048

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **5.068 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és d'uns **3.700 viatges/dia**. Les oficines poden generar uns **3.900 viatges/dia**.

Quant als **equipaments**, es preveu una mobilitat de **3.200 viatges/dia**.

El volum estimat de viatges que poden generar les **zones verdes**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **2.200 viatges/dia**.

Segons el **repartiment modal** observat a Montmeló (EMO 2001) i a la RMB (EMQ 2006), l'estudi assigna una distribució dels viatges generats per cada mode de transport, equiparable a la distribució modal del conjunt de la RMB per a dia feiner:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	45,5%		18,6%	35,9%
Viatges / dia feiner	8.212		3.357	6.479

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa bàsica d'accés, que incorpora la C-33, l'AP-7 i la C-17. La revisió del planejament del municipi incorpora una proposta de nova connexió directa a les autopistes.

Quant a la xarxa local del barri veí al sector, l'estudi destaca que el trànsit és de baixa intensitat i velocitat.

No s'aporten dades de demanda.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús interurbà: l'estudi no concreta quantes línies donen servei a la població, només que hi ha comunicació amb Barcelona i les poblacions de l'entorn.

Hi ha un servei interurbà que uneix els polígons de Montmeló, Parets i Montornès des de l'any 2005, que disposa d'un recorregut circular que funciona en tots dos sentits amb una bona coordinació intermodal amb el ferrocarril. No es concreta la localització de les parades, tot i que es dedueix que es troba al costat de l'estació de ferrocarril.

- Ferrocarril: hi ha una estació a 750m del sector, al centre de Montmeló.

6. Mobilitat a peu

No es descriu la situació actual de la mobilitat a peu.

7. Mobilitat en bicicleta

No es descriu la situació actual de la mobilitat en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució temporal (en base a l'EMQ 2006) i territorial de la mobilitat. L'hora punta es concentra entre les 8 i les 9h del matí i les 17 i les 18h del vespre (1.653 viatges/hora: 593 en vehicle privat, 308 en transport col·lectiu i 752 a peu o en bicicleta).

Quant a la distribució territorial, l'estudi esmenta que hi ha una relació important entre el Vallès Oriental i les comarques veïnes (Barcelonès, el Maresme i el Vallès Occidental).

L'estudi afirma que el trànsit generat podrà ser absorbit per la xarxa viària existent i planificada (que inclou un nou pas sobre el ferrocarril).

No es fa cap valoració quant a la capacitat d'absorció de la nova mobilitat en transport públic, tot i que des de la redacció del present informe es considera que l'existència del ferrocarril garanteix una capacitat suficient.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret 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 en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	38.756,00	66.970,00	724	1.448	724	362
comercial	6.624,00	7.400,00		74		
oficines		25.969,00		260		
equipaments locals		15.772,00		158		
zona verda	44.598,00			178		
Vialitat	36.257,00					
TOTAL	139.360,00	116.111,00	724	2.118	724	362

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **724 places, 1 per a cada habitatge**. L'estudi de mobilitat utilitza aquesta mateixa ràtio.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **362 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. L'estudi de mobilitat utilitza aquesta mateixa ràtio.

Des de la redacció del present informe s'incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **1.448 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 724 habitatges). L'estudi de mobilitat considera que només és necessària 1 de les 2 places per habitatge, tanmateix des de la redacció del present informe es considera que cal garantir la disponibilitat per a 2 bicicletes per habitatge, tal i com indica el Decret. Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

Els usos comercials hauran de disposar de 74 places en conjunt, i les oficines de 260 places per a bicicletes.

Els equipaments hauran de disposar de 158 places per a bicicletes

Les zones verdes hauran de comptar amb 178 places per a bicicletes. L'estudi de mobilitat proposa utilitzar una ràtio inferior a la que indica el Decret. Des de la redacció del present informe es considera correcta aquesta apreciació, sempre i quan es garanteixi que en cas de demanda el promotor es comprometrà a augmentar l'oferta de places disponibles.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 7.400 m² de sostre destinat a activitats comercials i amb 26.000 m² de sostre destinat a oficines).

L'estudi proposa senyalitzar un total de 17 places destinades a C/D, als carrers del sector.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi concreta que no es preveuen actuacions específiques per al transport públic, tot i que es puntualitza que en un futur es podria implantar un servei urbà, quan la dimensió de la població ho requereixi, i disposar d'una parada al sector.

Quant a l'accés a les parades (estació ferrocarril i parada autobús interurbana) l'estudi preveu que es realitzi a peu mitjançant el carrer Major (600-750m).

Una vegada entri en funcionament la nova ronda de ponent, que es construeix conjuntament amb el sector, l'estudi es planteja l'opció que la línia que dona cobertura als polígons (Polibus) modifiqui l'itinerari per arribar a l'estació de tren de Montmeló. En aquest cas es planteja una prolongació de 0,84km per a 14 expedicions/dia.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta el nou esquema viari:

- ronda ponent: connectarà amb les autopistes de forma directa (es preveuen el 85% d'entrades i sortides del municipi). Aquesta via disposa d'una secció encara per concretar: 1+1 sense mediana (7m de calçada) o 2+2 amb mediana.
- pont del ferrocarril: permetrà la connexió per llevant, amb la resta dels moviments exteriors al sector (15%)
- xarxa local: vies existents que permeten arribar al sector

Els nous itineraris resultants d'aquesta planificació, segons indica l'estudi han d'ajudar a reduir el trànsit dins el municipi. També s'incideix en què la nova mobilitat motoritzada no utilitzarà els vials interns del municipi.

Xarxa de vianants

L'estudi esmenta que l'orografia del sector i la connexió amb el nucli urbà és plana i que el punt de desnivell més important no supera el 4% (nou pas sobre el ferrocarril)

Es comenten actuacions per garantir la mobilitat a peu:

- prolongació carrer Major fins al sector, que comunica amb l'estació de tren i la parada d'autobusos interurbans,
- creació de dos nous carrers transversals, un que esdevé el punt de partida del carrer Major, amb un espai dedicat a vianants de 21,5m envers 27,5m d'amplada, i un segon eix cívic interior que permet connectar amb l'altra banda de la via del ferrocarril)
- la ronda de ponent disposarà de voreres a banda i banda de com a mínim 4m

Es mostra la xarxa de vianants sobre plànol.

Xarxa de bicicletes

L'estudi concreta que la prolongació del carrer Major i el tram existent seran o bé de prioritat invertida o zona 30, per permetre una cohabitació segura amb la bicicleta. Per altra banda l'estudi proposa que el carrer del costat de l'equipament (27,5m d'amplada, amb un gran boulevard) disposi d'un carril bici. Per últim l'eix cívic interior permetrà una coexistència entre bicicletes i vianants.

L'estudi esmenta que l'esquema de bicicletes es complementa amb els recorreguts municipals perimetrals al sector (per la ronda al costat de les autopistes, a sobre del cobriment del ferrocarril i continuant per la ronda de llevant).

Es mostra la xarxa de bicicletes sobre plànol.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMQ 2006 que mostren diferents patrons de mobilitat en funció de l'edat i el gènere. Es concreta que les propostes de l'estudi van enfocades a garantir aquesta accessibilitat universal, on els modes no motoritzats siguin els prioritaris.

13. 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 (com el cas de

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

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades de IMD i aplicant factors d'emissió (CORINAIR 1990) per km recorregut.

Es mostren els resultats per mode de transport, quant a monòxid de carboni, òxids de nitrogen, partícules en suspensió i metà. En concret, per al conjunt de modes motoritzats (públics i particulars) s'espera consumir diàriament 7.876l de combustible i emetre 550.000g de monòxid de carboni, 152.383g d'òxids de nitrogen, 9566g de partícules en suspensió, 1.798g de metà i 772 de diòxid de nitrogen (total de gasos contaminants: 714.519 g).

S'apunten propostes generals per tal d'assolir un balanç ambiental més equilibrat.

Per finalitzar s'aporta una reflexió comparativa de l'eficiència del transport públic col·lectiu respecte del vehicle privat individual.

14. Proposta de finançament

L'estudi especifica el cost de les actuacions a finançar referents al transport públic, en cas que la línia Polibus modifiqui l'itinerari una vegada la Ronda de Ponent estigui construïda (aplicant el cost de transport interurbà actualitzat a l'any 2007: 2,223 €/km).

$$D = 365 \text{ dies} * 0,84 \text{ km} * 14 \text{ exp/dia} * 2,223 * 0,7 = 6.679,4 \text{ €/any}, 66.794 \text{ €/10 anys}$$

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'ARE Can Gurgui*, a Montmeló, conté una 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**.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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, 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic