

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per l'ARE "La Sínia II / Hort de la Vila"

Municipi de Martorell

Sol·licitant: INCASOL

Promotor: INCASOL

Redactor de l'EAMG: ADEMÀ CANELA COMELLA ARQUITECTES ASSOCIATS
S.L.P.

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 Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques de l'Àmbit del Baix Llobregat*, a Martorell: ARE "La Sínia II / Hort de la Vila" (Martorell).

1. Antecedents

El decret Llei 1/2007 del 16 d'octubre de mesures urgents en matèria urbanística, estableix a l'article 19 el concepte d'Àrea Residencial Estratègica i estableix el procediment per a la seva formulació i desenvolupament. En aquest context es desenvolupa la present ordenació urbanística del ARE "La Sínia II / Hort de la Vila" (Martorell), al terme municipal de Martorell, integrada en el Pla Director Urbanístic de delimitació d'Àrees Residencials Estratègiques del Baix Llobregat.

L'Àrea Residencial Estratègica corresponent al sector de la Sínia II s'ubica a l'extrem occidental del nucli urbà de Martorell. Actualment, es tracta d'uns terrenys agrícoles paral·lels a l'autopista AP-2. A l'est limita amb el sector la Sínia I, de propera urbanització, que al seu temps limita amb la urbanització de Torrent de Llops. L'àmbit de la Sínia II ocupa una superfície total de 110.000m² distribuïda en un espai rectangular format per tres grans illes d'habitatges, dos equipaments i zona verda.

Hort de la Vila es un sector ubicat a l'extrem septentrional del nucli urbà de la Vila. Correspon als terrenys agrícoles situats en la plana fèrtil que queda envoltada pels rius Anoia i Llobregat. En tractar-se d'una zona inundable es preveu desenvolupar les zones residencials al voltant de l'actual entramat urbà i així oferir continuïtat al nucli existent. El Pla Parcial de les ARE de Martorell preveu que el sector de l'Horta de la Vila ocupi una superfície de 106.000m² distribuïts entre una extensa zona verda, tres blocs d'habitatges plurifamiliars i un equipament situat a l'extrem sud-est. El desenvolupament del Pla Parcial comportarà la reubicació del camp de futbol, situat actualment al complex esportiu Torrent de Llops, a l'extrem oriental del sector.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques de l'Àmbit del Baix Llobregat*, a Martorell: ARE "La Sínia II / Hort de la Vila" (Martorell), als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

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

- La creació de 86.198 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 1.078 habitatges,
- Un sostre de 10.384 m² destinat a usos terciaris (comercials i oficines),
- Un sostre de 43.661 m² destinat a equipaments,
- Uns espais lliures que ocupen 106.037 m²
- Un espai destinat a vialitat de 49.915 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

3.1. Anàlisi mobilitat actual

L'estudi realitza un anàlisi de la mobilitat actual consistent en:

- Quantificació de la mobilitat interna i externa (font: EMO'01)
- Quantificació del repartiment modal pels desplaçaments interns i externs la municipi (font: EMO'01)
- Descripció de la xarxa viària de Martorell, incloent la xarxa bàsica de carreteres a l'entorn de Martorell, la vialitat interna del municipi propera a l'ARE i un estudi d'intensitats de circulació actuals en aquesta vialitat interna, consistent en recopilació de dades d'aforaments existents, aforaments automàtics i aforaments manuals de diferents vials de Martorell.
- Assignació del Grau de Saturació dels vials ´d'ohm es disposen aforaments
- Definició de les infraestructures previstes pel ITC, el PDI i el Pla Director de la Regió Metropolitana amb incidència a Martorell.

3.2. Anàlisi mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret (Annex I), la mobilitat generada hauria de ser de **27.846 desplaçaments/dia** en dia feiner. L'estudi suposa una mobilitat generada de **21.202 desplaçaments/dia**, justificant aquesta disminució de la mobilitat prevista en els següents punts:

- Pel que fa als usos comercial/terciari s'ha considerat una ràtio de 30 viatges/dia, entenent-lo com un valor intermig entre l'ús comercial (que és de 50 viatges/100m² de sostre) i l'ús d'oficines (15 viatges/100m² de sostre), ja que en aquest moment no es disposa de prou informació sobre quin percentatge d'usos terciaris es destinaran a oficines i quin a usos més comercials.
- La ràtio que marca el Decret no es consideri l'adequada per representar una bona aproximació a la mobilitat generada per les zones verdes. En ambdues Àrees Residencials Estratègiques de Martorell es diferencia la superfície destinada a zona verda ubicada prop de les noves edificacions residencials i comercials de les reserves d'espais lliures situats en zones allunyades. En aquest sentit s'ha reduït la ràtio de viatges generats de la superfície de zona verda de baixa intensitat segons les característiques d'aquesta (a 1 viatge/100m² de sol). Aquestes zones verdes de baixa intensitat. En el cas de l'Horta de la Vila probablement es conservi l'ús de conreus agrícoles existent i a la Sínia II es tracta de zones que actuen com a límit amb l'autopista situada a l'oest del sector. Des d'aquest informe es veu correcta i justificada aquesta consideració.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors coincidents a excepció dels usos comercials i zona verda:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	18.522,91	86.198,11	1078	7.546	8.620	7.546
comercial		10.383,90			5.192	3.115
equipaments com.		43.661,02			8.732	8.732
zona verda		106.036,92			5.302	1.809
Vialitat	49.915,25					
TOTAL	216.000,00	140.243,03	1078	7.546	27.846	21.202

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **7.546 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 5.192 viatges/dia. No obstant, l'estudi de mobilitat especifica que es tracta d'un ús mixt comercial – terciari, i és per això que s'aplica una ràtio intermèdia entre usos comercials i oficines, de 30 viatges/100 m². Segons aquest supòsit, els usos terciaris generaran uns **3.115 viatges/dia**.

Els **equipaments** poden generar uns **8.732 viatges/dia** aplicant les ràtios del Decret per a un equipament genèric.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns 5.302 viatges/dia. No obstant, l'estudi de mobilitat especifica aplica dues ràtios diferents: 5 viatges/100 m² per a zones verdes properes a edificacions, equipaments, etc... i una ràtio més reduïda d'1 viatge/100 m² per a zones verdes més allunyades. Segons aquest supòsit, els usos terciaris generaran uns **1.809 viatges/dia**.

Ple que fa la distribució modal, l'estudi considera una distribució modal on augmenta el repartiment modal dels modes no motoritzats i del transport públic respecte el repartiment modal de la EMO'01 de Martorell, i redueix la quota de desplaçaments en vehicle privat registrat en l'EMO 2001:

	intern	extern	viatges/dia
	40%	60%	
VP	30%	45%	6.090
TP	15%	50%	5.621
peu i bici	55%	5%	3.904
			15.614

De les taules presentades en el EAMG, es pot resumir que la proposta de distribució modal de l'estudi es la següent:

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25,0%	36,0%	39,0%
Viatges / dia feiner	3.904	5.621	6.090

Finalment l'estudi també realitza un descripció de la distribució horària de les entrades i sortides dels viatges generats

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu en l'apartat 3.1 la xarxa supremunicipal (AP-7, A-2, C-243, B-224, BV-2443), la xarxa viària principal de Martorell i la xarxa viària secundaris, aportant informació IMD de les vies supramunicipals i dels principals vials de Martorell (apartat 3.3).

En general, les vies supramunicipals es caracteritzen per tenir intensitats de trànsit elevades. L'estudi també comenta que els vials municipals també tenen intensitats de trànsit elevades.

El l'apartat 3.6 s'aporten dades sobre les infraestructures previstes. En destaca al Sud del sector la Sínia II, el desenvolupant un nou accés a la carretera que connecta amb l'A-2 i l'AP-7.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi, que inclou:

- Ferrocarrils: operador FGC (S4, S8, R5 i R6) i operador RENFE (R4 i R7), amb 4 estacions en el terme municipal.
- 4 línies d'autobús urbà

- Autobús interurbà: 10 línies diürnes (L64, L65, L68 i L69 de l'operador Soler i Sauret; 4 línies de Hispano Igualadina; 1 línia de La Vallensana S.A.; i 1 línia de Transports Generals d'Olesa) i 1 línia nocturna (N50) amb parada a una distància inferior a 300m

S'aporta informació dels horaris, itineraris, dades d'usuaris anuals, i mapes dels llocs de parada dels diferents serveis de transport públic existents.

Pel que fa a les distàncies d'accés al transport públic:

- En el sector la Sínia, les 4 línies de bus urbà disposen de parades a menys de 500 m., les parades d'autobús interurbà es situen entre 500 i 600 metres en funció de l'operador. L'estació de FGC més propera es troba a quasi 1 km i la de RENFE a més de 1,3 km.
- En el sector Horta de la Vila, dues línies de bus urbà disposen de parades en les immediacions del sector (a "zero" metres). Les altres dues línies de bus urbà es troben a poc més de 750 metres. Les parades d'autobús interurbà es situen entre 150 m. però el recorregut per accedir-hi de forma directa no compleix les condicions d'accessibilitat mínimes (forts pendents i escales) però es considera que la situació actual ja garanteix l'accessibilitat al transport públic interurbà. L'estació de FGC més propera es troba a 750 metres dels usos residencials del sector, i el mateix succeeix amb l'estació de RENFE.

Com ja s'ha esmentat, l'estudi concreta (apartat 3.4) quines són les actuacions que el PITC i el PDI contemplen quant a infraestructures que poden afectar la mobilitat del municipi objecte d'estudi. També s'esmenten les actuacions del pdM de l'RMB que hi tenen incidència.

6. Mobilitat a peu

L'estudi especifica les característiques de la xarxa de vianants a l'entorn del sector (apartat 5.1.1 de l'estudi):

- En el Sector de la Sínia, els itineraris disposen de voreres adequades.
- En el Sector Horta de la Vila, els itineraris es caracteritzen per vial de reduïdes amplades i voreres estretes.

Es mostren fotografies de les voreres del voltant.

7. Mobilitat en bicicleta

Fins al moment, Martorell no disposa de cap espai urbà específic per al qual hi circulin les bicicletes de forma segregada. No obstant això, l'any 2003 es va redactar el Pla Director d'una xarxa per a bicicletes de Martorell per tal d'afavorir la mobilitat dels

modos de transport no motoritzats. Aquesta xarxa comptarà amb una longitud total 19 km que permetran connectar tots els barris del municipi:

- 10,3 km de carrils de bicicletes urbans segregats
- 4,5 km de rutes ciclistes
- 4,2 km de vials de convivència entre ciclistes, vianants i/o conductors de vehicles motoritzats

Tanmateix l'execució de la xarxa queda subjecta a la planificació que prevegi l'Ajuntament de Martorell.

També cal destacar que per l'interior del terme municipal hi passa la via verda del Llobregat, que tot i que amb mancances, connecta el municipi (des de l'estació de FGC de Martorell Vila) amb la desembocadura del Llobregat. Aquest itinerari coincideix amb la ruta que ha de resseguir tot el riu Llobregat (des del naixement fins a la desembocadura) i que incorpora el Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya

En l'actualitat, dins del nucli urbà hi ha diferents vials on la circulació de les bicicletes resulta compatible amb els vianants o bé amb el trànsit motoritzat.

En el sector de l'Horta de la Vila, cal tenir en compte que l'orografia del terreny dificulta els desplaçaments en aquest mitjà de transport.

8. Incidència de la mobilitat generada

Des de la redacció del present informe s'ha estimat l'increment de desplaçaments diaris en bus urbà (apartat 5.2.3 del EAMG) com el número de viatges generats en transport públic per la mobilitat interna (495 desplaçaments per a la Sínia II i 183 desplaçaments per a Horta de la Vila). Tenint en compte el nombre d'expedicions diàries de les línies de bus urbà, en nombre d'increment de viatgers per línia i expedició es de 5 a 7. S'ha detectat un error en aquest càlcul, doncs l'estudi considera un factor de reducció del 50% al separar viatges d'anada i tornada. Al ser línies de bus unidireccionals no es pot distingir entre anada i tornada de manera que no procedeix aplicar aquest factor de reducció del 50%. Per tant l'increment d'usuaris per expedició i línia hauria de ser de 12 usuaris.

L'increment de mobilitat generada en el transport públic interurbà (2.910 desplaçaments/diaris) s'ha suposat assumible per la oferta existent argumentant-ho en l'amplia i variada oferta de transport públic interurbà que té el municipi (86 expedicions diàries de bus més els serveis de FGC i RENFE).

Pel que fa a la incidència del transport privat, l'estudi reparteix les intensitats generades entre els diferents vials, analitzant l'estan final de cadascun. Els C/ Francesc Riera i C/ Puig del Ravell presentaran regim estable de d'intensitat de trànsit important

L'estudi també realitza un estudi de distribució horària dels viatges generats (apartats 5.5) tant en transport públic com en transport privat.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	18.522,91	86.198,11	1078	2.156	1.078	539
comercial		10.383,90		104		
equipaments com.	43.661,02	43.661,02		437		
zona verda	106.036,92			1.060		
Vialitat	49.915,25					
TOTAL	216.000,00	140.243,03	1078	3.757	1078	539

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de 797 places, una per a cada habitatge o per cada 100m² de sostre, però des de l'estudi es proposa augmentar aquest ràtio a **1'5 places per habitatge** per que es la ràtio que presenta actualment la ciutat de Martorell, reservant **1.621 places** d'aparcament per a turismes fora de la via pública.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **539 places** per a usos residencials, a una plaça per cada 200m2 de sostre. Per altra banda cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **2.156 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 1.078 habitatges). Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe.

Pel que fa als **equipaments**, l'estudi proposa, d'acord amb la ràtio del decret, instal·lar **437 places** d'aparcament per a bicicletes.

La reserva d'aparcaments per a bicicletes pel que fa als usos **comercials** haurien de ser 104 places, però l'estudi en proposa **74 places**. L'estudi aplica correctament la relació places/superfície del Decret 366/2006, per tant l'error es deu a considerar una xifra de superfície incorrecta. Caldria revisar-ho.

Quant a les **zones verdes**, l'estudi de mobilitat aplica una ràtio inferior a la que proposa el Decret (justificant-ho amb el mateix argument que l'emprat en el càlcul de la mobilitat generada). El número de places reservades proposat des de l'estudi es de **263 places**. Des de la redacció del present informe es considera adequat proposar ràtios diferents a les Decret d'acord amb les consideracions fetes en les mateixes a l'estudi. En qualsevol cas, es pot començar instal·lant un nombre de places inferiors a les que demana el Decret però amb el compromís d'ampliar l'oferta en cas que la demanda així ho requereixi.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi preveu cap moll de càrrega en les superfícies comercials doncs no està prevista la implantació de cap superfície comercial amb més de 1.300 m².

L'estudi 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 1.000m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² dedicat a oficines. Tenint en compte que no es coneix amb exactitud el repartiment d'usos terciaris, l'estudi de mobilitat proposa que un 80% de la superfície terciària serà destinada a usos comercials i el 20% restant a oficines. Seguint aquest supòsit l'estudi proposa reservar entre 3 i 4 places a la "Sínia II" i una plaça per a "Hort de la Vila. Es considera més adequat fer els càlcul següent:

- El càlcul de reserva de places C/D per a superfícies comercials s'ha realitzat amb un ràtio (1 plaça / 1.300 m²) quan el decret demana que es reservin 1 plaça / 1.000 m².
- En aquest apartat, l'estudi indica que a superfície al sector "Hort de la Vila" destinada a usos terciaris es de 1.379m² quan en apartats anteriors s'afirmava que era de 4379,85 m². Cal revisar aquesta diferència

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

No es proposa la creació de cap nova línia de bus urbà doncs les línies actuals ja garanteixen la cobertura (plànol 5.2 de l'estudi), però l'estudi proposa modificar el recorregut de les següents línies de bus urbà:

- La línia urbana L2 per tal que doni major cobertura al sector "La Sínia II". En concret la proposta augmenta l'itinerari en 420m per expedició. Aquesta xifra està en contradicció amb el que es pot mesurar en el plànol 5 on els kilòmetres de modificació de línia serien de 0,80 km
- La línia urbana L1 per tal que doni major cobertura al sector "La Sínia II". L'estudi no especifica quant es aquest increment de metres, però en el plànol 5 es poden mesurar 1,24 km d'increment de recorregut.

Per tant el total de km recorreguts per expedició serien de 2,04 km. L'estudi també proposa en l'apartat 5.2.2 una nova parada de transport públic al sector la Sínia II.

Caldria concretar més acuradament la proposta per a evitar possibles confusions.

Donat que les dues línies principals de bus urbà (L1 i L2), són unidireccionals i tenen recorreguts quasi idèntics i el realitzen en el mateix sentit, l'estudi proposa que s'estudii en el Pla de Mobilitat Urbana un canvi de sentit d'una de les línies.

Pel que fa al sector de l'Horta de la Vila, es proposa augmentar les voreres dels C/ Revall i C/del Riu per tal d'ampliar l'espai destinat a les parades de bus.

En cap dels sectors no es preveu la construcció de cap carril d'ús exclusiu per autobús.

L'estudi fa notar que si la ubicació futura de l'Hospital comarcal (implantació singular, per ara sense determinar) fos en el sector de la Sínia II, caldria replantejar de nou les necessitats de transport públic

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi presenta grafiada la xarxa bàsica per a vehicles en el plànol 7.

L'ARE preveu el desenvolupament de diversos vials al sector de la Sínia II per tal d'organitzar els nous usos previstos en el sector. En aquest sentit es considera que la nova vialitat proposada és únicament d'accés al sector i no suposarà cap canvi notable per a la població externa al sector. La vialitat que presenten els carrers propers al sector segueixen una estructura molt equilibrada, oferint una xarxa de cobertura en tots els sentits de circulació.

El sector Horta de la Vila no suposarà cap canvi en la vialitat del sector, ja que els creixements previstos es concentren al voltant de la xarxa viària consolidada.

Es defineixen 160 m. de zones 30.

L'estudi analitza (en l'apartat 5.9) els nodes d'unió amb la xarxa general del municipi, interna i externa, conclouent que disposa d'una accessibilitat favorable.

Xarxa de vianants

Es concreta (en l'apartat 5.1.3) que les voreres del sector tindran una amplada total mínima de 2,0m. No obstant en l'apartat 5.1.2 de l'estudi només es concreta que l'amplada de les voreres serà superior a 1,4 metres.

Tots els vials tenen un pendent inferior al 8%

Es disposaran de 0,58 km de vials exclusius per a vianants. L'estudi determina una limitació de 10km/h per a les bicicletes en els trams on es preveu cohabitació entre vianants i bicicletes.

Xarxa de bicicleta

L'estudi presenta una proposta d'itineraris per a bicicletes d'ambdós sectors on es preveu desenvolupar les Àrees Residencials Estratègiques tenint en compte les característiques dels vials propers a l'àmbit d'actuació, doncs l'amplada d'alguns d'ells permetria disposar d'espai suficient per la convivència de vianants i ciclistes a la vorera (plànol 6 de l'estudi).

A l'hora de dissenyar la xarxa d'itineraris per a bicicletes de cadascuna de les ARE del Pla Parcial de la Sínia II s'ha tingut en compte les consideracions del Pla Director

d'una xarxa per a bicicletes de Martorell per garantir el compliment de les xarxes proposades.

Pel que fa al sector Horta de la Vila, el Pla Director d'una xarxa per a bicicletes de Martorell no preveu cap actuació per tant, les actuacions proposades intenten bàsicament connectar amb la xarxa d'itineraris per a bicicletes prevista i no tant crear nous eixos ciclables.

L'estudi garanteix que es compleixen els criteris geomètrics de disseny definits en el Decret 344/2006.

L'estudi defineix 460 metres de carrils bici en el sectors ARE.

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

Per calcular la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica s'ha utilitzat la metodologia proporcionada per l'Oficina Tècnica de Plans de Millora de Qualitat de l'aire (Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya) sobre l'estimació de les emissions de les partícules fugitives en vials pavimentats i no pavimentats, amb el que es concreta que les emissions totals de PM10 generades per la mobilitat del sector són 0,12 tones/any al sector "La Sínia II" i de 0,05 tones any al sector "Hort de la Vila".

13. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat proposa la modificació de les línies L1 i L2. Concreta el cost de les actuacions proposades referents al transport públic (ampliació del recorregut de la línia) i estima un increment anual de 18.096 km. S'aplica un cost/km de 3,02€, l'actualització a 2008 del preu indicat a l'annex 4 del Decret per a ciutats petites (2,63€/km), obtenint un finançament anual 38.255 euros/any.

Tanmateix aquest informe considera que les operacions de càlcul on es realitza aquest increment anual de kilòmetres són confuses pel que caldrà recalculat la proposta de finançament deixar clara la proposta.

L'estudi també hauria de proposar assumir el cost econòmic de la nova parada a ubicar al sector, en el cost d'urbanització del sector. Es considera oportú incloure a la proposta de finançament el cost de les marquesines i pals de parada, així com de la plataforma d'accés al vehicle en cas que sigui necessari i una il·luminació específica a l'entorn de les parades.

Les obligacions que genera l'estudi i les seves adequacions d'acord amb les consideracions que es fan en aquest informe aniran a càrrec del promotor seguint els criteris del Decret.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del ARE "La Sínia II / Hort de la vila" de Martorell conté una bona part dels elements necessaris per a 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 al 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 dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Revisar el càlculs d'incidència en el transport públic urbà d'acord amb els comentaris de l'apartat 8 del present informe i adequar les actuacions que es realitzaran, tal com s'explica en l'apartat 11.1 del present informe.
- Adequar la reserva d'aparcament per a bicicletes per a usos terciaris d'acord amb els comentaris de l'apartat 9 del present informe
- Adequar la reserva d'espai per a operacions de C/D d'acord amb els comentaris de l'apartat 10 del present informe
- Cal ajustar el **càlcul de les actuacions a finançar** quant a transport públic a les consideracions aportades pel present informe, especificades en l'apartat 13.

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. En el cas que es realitzin modificacions, **s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del Transport Metropolità.**

Barcelona, 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic