

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'ARE Sector Estació

Municipi de Barberà del Vallès

Sol·licitant: Incasol

Promotor: Incasol

Redactor de l'EAMG: Aginako et al.

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 Sector Estació*.

1. Antecedents

L'*ARE Sector Estació* és un sector que es desenvolupa al municipi de Barberà del Vallès, molt a prop de l'estació de Renfe, delimitat pels carrers Molí, Torre Esteper, de l'Estació i Ferrocarril.

La superfície de l'*ARE Sector Estació* és de 52.726 m², 5,2 ha. Es preveu que l'actuació contempli un aparcament per a l'estació ferroviària.

El municipi compta amb una població de 28.000 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *l'ARE Sector Estació* 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 18.646 m² de sostre destinat a habitatges (214 habitatges),
- Es destinen 4.238 m² de sostre a usos comercials i terciaris,
- Es crea un nou CEIP que disposarà d'un sostre de 3.500 m², i altres equipaments amb un sostre de 2.500 m²,
- Es creen nous espais lliures, que ocupen 17.727 m² de sòl,
- Es destinen 3.478 m² a un aparcament,
- Es destinen 13.720 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 **5.300 desplaçaments/dia, 2.650 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	9.984,00	18.646,00	214	1.498	1.865	1.861
comercial		2.119,00			1.060	1.169
oficines		2.119,00			318	
equip. docents		6.296,00			700	702
equipaments locals		1.521,00			500	601
zona verda	17.727,00				886	931
Vialitat	13.720,00					
TOTAL	52.726,00	28.884,00	214	1.498	5.328	5.264

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **1.900 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a m² de sostre.

Quant als **usos comercials i terciaris**, aplicant les ràtios proposades al Decret (50 viatges/100m² i 15 viatges/100m²) la mobilitat generada és d'uns **1.200 viatges/dia**.
Quant als **equipaments**, l'estudi calcula que l'equipament docent generarà **700 viatges/dia** i els altres equipaments uns **600 viatges/dia**.

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 **900 viatges/dia**.

En base al **repartiment modal** observat a Barberà del Vallès (en base al PMU i a l'EMQ 2006), l'estudi assigna una distribució dels viatges generats per cada mode de transport:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	16,7%		13,2%	70,4%
Viatges / dia feiner	879		695	3.707

4. Mobilitat en vehicle privat

En base al PMU, l'estudi descriu la xarxa bàsica principal d'accés a l'àmbit d'estudi incloent sentits dels vials, jerarquització viària i dades d'IMD del municipi. A l'entorn del sector es detecten IMDs al voltant de 1.000 veh/dia.

L'estudi descriu les infraestructures viàries previstes al municipi i rodalies i esquematitza la circulació futura, en base al PMU.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús urbà: 2 línies (1 i 3), que presenten bona accessibilitat a les parades. Una de les parades està al costat del sector.
- Autobús interurbà: 6 línies (A1, A2, B1, B2, B4 i B6) que comuniquen el municipi amb Sabadell, Barcelona, Badia, Cerdanyola, Ripollet i UAB). Totes les línies disposen d'una parada a menys de 300m del sector.
- Ferrocarril: a Barberà hi ha servei ferroviari de Renfe, la línia C4.
- Taxi: hi ha 3 parades

No es concreta les característiques de l'oferta d'autobús (horaris, freqüències de pas, condicions de les parades).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi mostra un plànol on es distingeixen els carrils bici i carrers de vianants existents.

Tanmateix no s'aporta cap descripció dels accessos a peu al sector (estat de voreres, amplades, passos de vianants, etc) ni les característiques dels carrils bici ni la distància d'aquests al sector.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi analitza la distribució temporal de la mobilitat, en base a l'EMQ 2006. L'hora punta es concentra entre les 8 i les 9h del matí i les 17 i les 18h del vespre.

S'aplica una ocupació de 1,22 pers/veh i es conclou que en l'hora punta de matí hi haurà 260 vehicles, i durant tot el dia 2.900 vehicles.

Quant al transport públic, dels 700 viatges/dia es preveu que 60 s'efectuïn en l'hora punta de matí.

S'analitzen els principals orígens i destinacions de la mobilitat de Barberà del Vallès i es conclou quines són les principals zones generadors i atractores de mobilitat. A partir d'aquestes dades l'estudi determina quines seran les vies d'accés al sector.

L'estudi conclou que la xarxa viària podrà absorbir la mobilitat existent més la futura.

Per altra banda, quant al transport públic l'estudi conclou que l'oferta existent podrà absorbir la demanda generada.

8. 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	9.984,00	18.646,00	214	428	214	107	
comercial		2.119,00		36			
oficines		2.119,00		0			
equip. docents		6.296,00		3.500,00	175		
equipaments locals		1.521,00		2.500,00	30		
zona verda		17.727,00			187		
Vialitat	13.720,00						
TOTAL	52.726,00	28.884,00	214	856	214	107	

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **214 places, una per a cada habitatge**.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **107 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge.

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 **428 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 214 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.

Els usos terciaris hauran de disposar de 36 places en conjunt.

L'equipament docent haurà de disposar de 175 places per a bicicletes, i l'altre equipament haurà de disposar de 30 places per a bicicletes.

Les zones verdes hauran de disposar de 187 places per a bicicletes.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

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 1.000 m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² destinats a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 2.100 m² de sostre destinat a activitats comercials i altres 2.100 a usos terciaris). L'estudi proposa senyalitzar 3 places destinades a C/D, als carrers del sector.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi no proposa cap actuació de millora del transport públic, donat que considera que la cobertura horària i territorial és adequada.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa que el carrer Pintor Fortuny sigui l'únic vial de pas, juntament amb el carrer Estació. La resta de vials tindran una velocitat màxima de 30 km/h o bé seran carrers de prioritat invertida (C/ Mola).

Xarxa de vianants

El PMU proposa que l'Av. Generalitat, que limita amb el sector, esdevingui un dels principals eixos de vianants al municipi, que enllaça l'estació i el centre urbà amb els principals equipaments.

La xarxa de vianants del sector s'estructura en un eix principal que connecta la zona d'equipaments amb el parc i l'estació de tren.

El carrer de la Mola es proposa com un vial de plataforma única, a l'entorn del CEIP. Aquest vial connecta el sector amb el CEIP i l'estació de tren

L'amplada mínima de les voreres serà de 2,5m.

Xarxa de bicicletes

L'estudi fa una proposta de xarxa pel carrer Pintor Fortuny (projectat en el PMU), la zona d'equipaments, el centre urbà i l'altra banda de la línia de FFCC, fins al corredor de la via verda (Vallès Natural).

La xarxa proposada alterna trams de carril bici amb altres trams de cohabitació amb el vehicle motoritzat (zona 30): carril bici segregat al carrer Pintor Fortuny, carril bici segregat al C/ Mola (entre Pintor Fortuny i l'estació) i en coexistència amb vianant / vehicle fins al CEIP.

L'amplada mínima del carril bici serà 2m.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi detalla diferents patrons de mobilitat segons gènere, segons l'EMQ 2006.

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 Barberà del Vallès) 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, en un escenari a curt termini i en un altre a mitjà i llarg termini, quant a monòxid de carboni, òxids de nitrogen, partícules en suspensió i metà. En concret, per al conjunt de modes motoritzats (públics i particulars), a curt termini, s'espera emetre diàriament 305kg de diòxid de carboni, 520g d'òxids de nitrogen i 71g de partícules en suspensió.

13. Proposta de finançament

L'estudi no aporta cap proposta de finançament, ja que tampoc considera necessari dur a terme millores en l'oferta del transport públic.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de *l'ARE Sector Estació*, a Barberà del Vallès, 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**

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, a 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic