

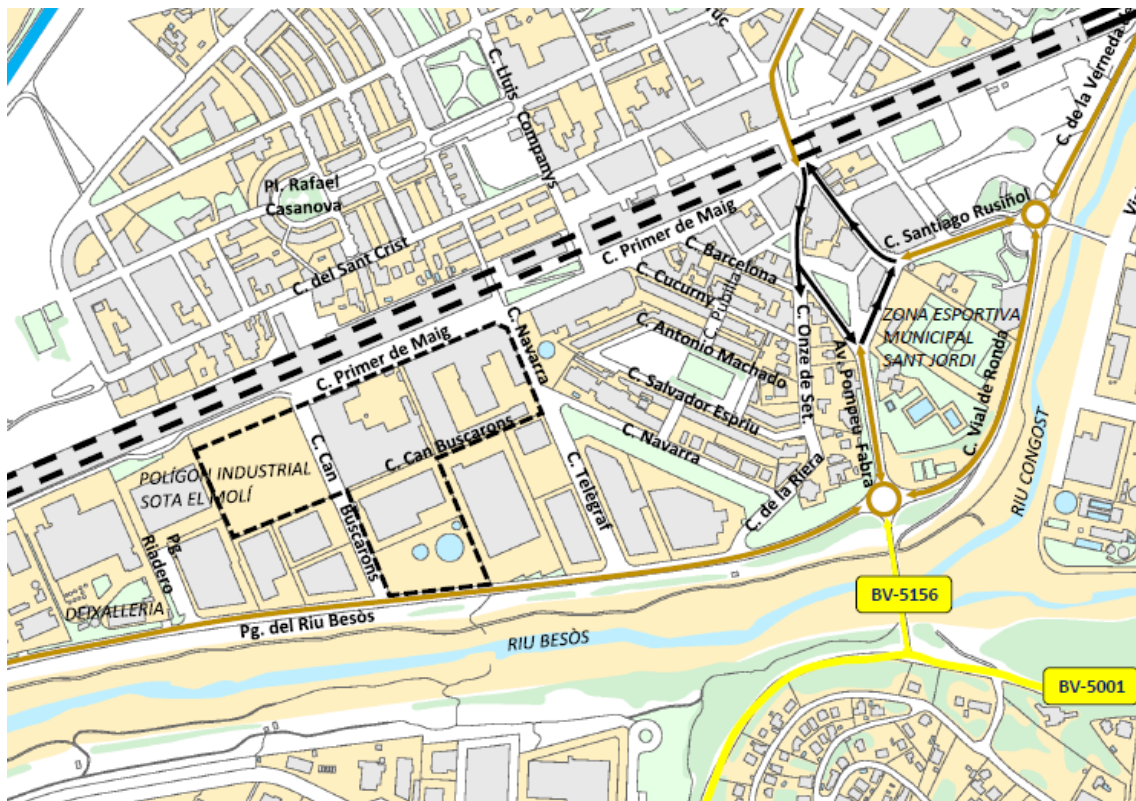
Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit del PM-01 Sota el Molí

Municipi de Montmeló
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: Ajuntament de Montmeló
Redactor de l'EAMG: INTRA

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 de la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit del PM-01 Sota el Molí*.

1. Antecedents

L'àmbit d'estudi se situa entre les vies del tren i el pg. del Riu Besòs. L'àmbit està format per tres parcel·les, delimitades pels carrers de Can Buscarons i Navarra, i presenta una forma de "T" amb una superfície total de 48.425 m² de sòl. En l'actualitat a l'àmbit d'estudi s'hi troba una estació reguladora de gas natural (a l'extrem sud-est), dos solars buits, edificacions obsoletes i edificacions amb activitat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit del PM-01 Sota el Molí*, 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.

El desenvolupament del sector comptarà amb una nova mobilitat generada associada a:

- 12.340,16 m² associats a espais lliures.
- 4.175,6 m² de sòl d'equipaments.
- 14.262,83 m² de sostre d'activitats terciàries (oficines, comerços...).
- 42.788,49 m² de sostre d'habitatges (443 habitatges).

L'EAMG adjunta plànol del repartiment d'aquests usos dins del sector.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, donant com a resultat una mobilitat associada d'**11.608 desplaçaments/dia**, i indica que el càlcul s'ha realitzat aplicant la ràtio del Decret 344/2006 per a tots els usos i considerant una situació conservadora en que totes les activitats econòmiques es consideren comercials.

Taula resum de la mobilitat generada (segons l'EAMG i segons el Decret 344/2006)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	16.730,65	42.788,49	443	3.101	3.101
comercial		14.092,83		7.046	7.046
industrial		170,00		9	9
altres equipaments	4.175,60	4.175,60		835	835
zona verda	12.340,16			617	617
Vialitat	15.178,59				
TOTAL	48.425,00	61.226,92	443	11.608	11.608

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta l'estimació de mobilitat prevista en l'estudi.

L'EAMG aporta informació relativa a la distribució horària de la mobilitat per a cadascun dels usos previstos, diferenciant entre entrades i sortides. També mostra les principals característiques de la mobilitat segons dades del Pla de Mobilitat Urbana (en endavant PMU) de Montmeló de 2012 (àmbit territorial, repartiment modal, motiu de

desplaçament...). Segons aquesta informació fa la proposta de repartiment modal i geogràfic de la mobilitat generada per la modificació puntual segons els usos.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	46,7%	15,0%	38,3%
Viatges / dia de màxima demanda	5.420	1.741	4.447

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal proposat.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel terme municipal hi passen les autopistes AP-7 i C-33, no hi ha accés directe a aquestes. Pel sud del sector, la carretera BV-5156 enllaça al sud del riu Besòs amb la BV-5001 que comunica Santa Coloma de Gramenet, Montcada i Reixac... Pel nord la carretera BV-5003 dóna accés al circuit de Catalunya i enllaça amb la carretera C-35. L'accés a la xarxa d'autopistes (C-33 i C-17) cap a Barcelona es pot fer pel passeig del Riu Besòs i els enllaços de l'entorn de Mollet del Vallès.

Formen part de la xarxa viària bàsica de connexió externa del sector, les carreteres BV-5156 i BV-5001, el passeig Riu Besòs, els carrers Vial de Ronda i Verneda del Congost, i l'avinguda de Pompeu Fabra. L'estudi descriu aquesta xarxa (incorporant arxius fotogràfics) i mostra sobre plànol informació referent a la jerarquització viària, sentits de circulació i itineraris d'accés i sortida al sector. També es descriu la xarxa viària de proximitat, formada pels carrers Primer de Maig, de Navarra, Telègraf.

Es mostra les intensitats de trànsit de la carretera BV-5156, amb dades per dies de la setmana, franja horària, tipus de vehicle i sentit de circulació. S'aporta informació d'un recompte de trànsit direccional a la rotonda entre de la BV-5156 amb pg. Riu Besòs, c. Vial de Ronda i av. Pompeu Fabra, fet el novembre de 2021, i avalua el nivell de servei actual en hora punta, corresponent a nivell B. Circulació estable.

Amb relació a l'aparcament, es fa una descripció de la situació de l'aparcament als vials de l'entorn, i s'adjunten fotografies recollides durant el treball de camp. També s'indica que el desenvolupament del sector suposarà la pèrdua d'aparcament que en part és utilitzada pels usuaris de l'estació de ferrocarril com a Park & Ride.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

En relació al transport públic, el sector està servit per l'estació de Renfe de Montmeló (a 100 m) on s'aturen les línies de Renfe Rodalies R2, R2 Nord i R8, parada a 100 m on s'aturen tres línies de bus interurbanes (370, 375, 416) i una línia d'autobús nocturn (N72) i també disposa d'una parada de taxi a 100 m.

De l'oferta ferroviària únicament es descriu el termòmetre del recorregut, mentre de l'oferta de transport públic per carretera es mostra el recorregut, nombre d'expedicions i els horaris.

També s'aporta informació qualitativa dels nivells de demanda actuals, no contrastada amb l'operador.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana d'aportar informació sobre la demanda actual del transport públic en aquest àmbit a partir de dades dels operadors.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Amb relació a la xarxa per a vianants, l'estudi descriu les condicions d'accessibilitat i característiques dels itineraris per a vianants de l'entorn. En general, les voreres incloses dins l'àmbit presenten una mala accessibilitat per al vianant. En canvi, les voreres de l'entorn (per fora del sector) presenten unes millors condicions d'accessibilitat. Així mateix, encara hi ha diversos passos per a vianants que no disposen de les condicions adequades d'accessibilitat.

Es mostra sobre plànols la xarxa d'itineraris per a vianants principal prevista al PMU de Montmeló, els trams de vorera per adaptar i passos per a vianants inexistents o no adaptats.

Pel que fa a les bicicletes, entorn del sector no hi ha infraestructures per a la bicicleta, ni carrils bici ni aparcaments per a bicicletes (els més propers es troben a l'estació de ferrocarril). En canvi, resulta més positiu, la disposició d'una orografia força favorable (amb poca pendent) i la presència de camins verds als marges del Besòs i del Congost, i també el carril bici projectat al c. de la Verneda del Congost que connectarà la rotonda on creua el c. Santiago Rusiñol amb la rotonda on s'incorpora la ctra. BV-5003. S'aporta el plànol amb la informació esmentada.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi calcula la incidència de la nova mobilitat generada per la modificació puntual sobre les xarxes de mobilitat existents de l'entorn. En hora punta hi haurà un màxim de 713 desplaçaments d'entrada i 710 de sortida (de 18 a 19h de la tarda).

Amb relació al vehicle privat, quantifica el nombre de nous desplaçaments tenint en compte els factors d'ocupació (4.448 desplaçaments es converteixen en 3.411 vehicles), i es determina que en hora punta hi haurà 213 entrades i 232 sortides. Fa una assignació del trànsit previst segons els accessos i determina que la futura rotonda prevista a la confluència entre el Pg. del Riu Besòs i el c. Can Buscarons, serà qui gestionarà bona part del trànsit d'accés i sortida al sector. L'EAMG indica que en hora punta la rotonda entre de la BV-5156 amb pg. Riu Besòs, c. Vial de Ronda i av. Pompeu Fabra mantindrà el nivell de servei B. També fa una prognosi del trànsit en un horitzó a 10 anys vista, i indica que es continuarà mantenint unes bones condicions de fluïdesa del trànsit rodat.

Pel que fa al transport públic, s'estima una punta horària de 104 desplaçaments d'entrada i 117 de sortida. El 71% dels desplaçaments es faran en ferrocarril i la resta en bus. L'EAMG aporta una valoració qualitativa de la demanda del transport públic i

indica que funciona lluny dels nivells de saturació, i per tant, es disposarà d'una oferta suficient per acollir la nova demanda generada.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a la reserva de places d'aparcament a fora de la calçada, el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcaments de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarrils i d'autobusos interurbans.

L'EAMG estableix un càlcul de la dotació d'aparcament necessària d'acord amb la demanda prevista, i determina que a banda de l'ús residencial hi haurà una demanda d'aparcament màxima de 531 turismes i 70 motocicletes.

L'estudi preveu la dotació d'aparcament indicada al Decret 344/2006, però en el cas dels turismes i les motocicletes, s'indica que caldrà preveure la dotació fixada en les ordenances municipals.

Recomanació 2.

Resulta recomanable determinar la dotació d'aparcament prevista al sector, bé sigui fruit de l'aplicació del Decret 344/2006, bé de l'aplicació d'altra normativa incident.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament (entre parèntesi s'indica la previsió de l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	16.730,65	42.788,49	886 (886)	443 (443)	222 (222)
comercial		14.092,83	141 (141)	0 (no es determina)	0 (no es determina)
industrial		170,00	2 (2)		
altres equipaments	4.175,60	4.175,60	209 (209)	0 (no es determina)	0 (no es determina)
zona verda	12.340,16		123 (123)		
Vialitat	15.178,59				
TOTAL	48.425,00	61.226,92	1.361 (1.361)	443 (>443)	222 (>222)

L'EAMG cita que caldrà complir amb la normativa vigent d'accessibilitat (per a places PMR) i referent a punts de recàrrega elèctrica. En el primer cas s'indica que seran necessàries 13 places PMR, mentre que en el segon indica que inicialment es preveu que el 15% de les places disposin de punts de recàrrega.

Recomanació 3.

Tenint en compte la mobilitat i la polaritat del nou sector es recomana incorporar també la disposició d'una estació de recàrrega per a vehicles elèctrics d'accés públic.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyalava la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines. L'EAMG cita l'article 6.3 del Decret i diu que es donarà compliment als seus requeriments.

Recomanació 4.

Tenint en compte la superfície destinada a activitats (més de 14.000 m² de sostre), resultarà imprescindible de disposició d'espais de càrrega i descàrrega de mercaderies i per tant, resulta recomanable la seva reserva i localització dins del sector.

10. Mesures correctores

L'estudi remodela una trama urbana existent, en la qual es fan les següents actuacions:

- El pg. del Riu Besòs manté la seva configuració actual, però construeix una nova rotonda amb el carrer de Can Buscarons.
- El c/ can Buscarons és un vial per facilitar la fluïdesa del trànsit i, per tant, es preveu sense aparcament de vehicles i de doble sentit de circulació.
- El c/ Primer de Maig es preveu sense aparcament i de doble sentit.
- Els carrers interiors del sector podran ser d'un o de dos sentits de circulació. En el primer cas, es podrà disposar d'aparcament en filera.
- Es crearan dues noves places.

S'aporta informació de les seccions dels diferents vials previstos.



Xarxa de transport públic

L'estudi proposa com a mesura, difondre l'oferta de transport públic.

Xarxa de vianants i bicicletes

Els itineraris de mobilitat activa connectaran amb els camins fluvials del Tenes i del Besòs. El desenvolupament del sector també suposarà la creació de dues places. Finalment, també s'indica que tots els itineraris del sector donaran compliment a la normativa d'accessibilitat vigent (amples lliure de pas superiors a 1,8 m, pendent inferior al 5 %, passos amb guals adaptats, nivells d'il·luminació adequats, disposició de bancs ubicats a una distància màxima de 50 m...

En les seccions del sector també dibuixa un carril bici que connecta el carrer Primer de Maig amb el passeig del riu Besòs.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari que l'EAMG incorpori les següents mesures correctores:**

- **El desenvolupament del sector haurà d'arranjar els passos de vianants o punts sense pas per a vianants detectats amb mancances**, a banda de considerar els costos dels carrers per a vianants i carrer pedalable previst al sector.
- **Cal garantir la connexió de l'itinerari per a bicicletes previst fins a connectar amb els camins verds del costat del Besòs.**
- **Cal incorporar el carril bici segregat al carrer Primer de Maig previst al PMU de Montmeló.**
- **Cal establir una mesura de gestió de l'aparcament al sector i a l'entorn per tal de continuar garantint la funció d'aparcament d'intercanvi modal de part de les places d'aparcament de l'entorn.**

11. Mobilitat i gènere

L'estudi incorpora dades de caracterització de la mobilitat per gènere a partir de l'EMEF de 2020 per a l'àmbit SIMMB. En concret aporta dades quantitatives dels desplaçaments per gènere, motiu de desplaçament i mitjà de transport.

En el cas concret de les activitats en estudi, l'EAMG indica que no es preveu la necessitat d'endegar propostes per reduir la discriminació per qüestions de gènere. A més considera que el desenvolupament del sector pot ser favorable des d'aquest punt de vista per diferents motius: creixement compacte, amb mixticitat d'usos, amb espais de joc i d'interrelació social, bona oferta de transport públic, bona il·luminació, mobiliari públic...

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

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

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada a partir de l'eina AMBIMOB-U i es preveu la generació de 22,17 M de vehicles·km en vehicle privat, que generaran 3.959 t de GEH, 12,57 t/NO_x i 1,40 t de PM₁₀.

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

Recomanació 5.

Tenint en compte les emissions estimades al desenvolupament del sector, es recomana que s'incorporin mesures compensatòries complementàries per minimitzar l'impacte que generarà la nova mobilitat sobre la qualitat de l'aire.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi inclou el finançament de les mesures proposades que tenen un cost previst de **32.485 €**.

Caldrà actualitzar els costos de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada un cop corregides les mesures correctores a implementar.

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit del PM-01 Sota el Molí*, 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 **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 incorporar diferents mesures correctores:
 - El desenvolupament del sector haurà d'arranjar els passos de vianants o punts sense pas per a vianants detectats en l'EAMG.
 - Cal garantir la connexió de l'itinerari per a bicicletes previst fins a connectar amb els camins verds del costat del Besòs.
 - Cal incorporar el carril bici segregat al carrer Primer de Maig previst al PMU de Montmeló.
 - Cal establir una mesura de gestió de l'aparcament al sector i a l'entorn per tal de continuar garantint la funció d'aparcament d'intercanvi modal de part de les places d'aparcament de l'entorn.
- Cal actualitzar els costos de finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada un cop corregides les mesures correctores a implementar.

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.

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de Mobilitat