

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al Pla de Millora Urbana (PMU-05) al sector Camí de Can Padró del terme municipal de Palau-solità i Plegamans, al Vallès Occidental**

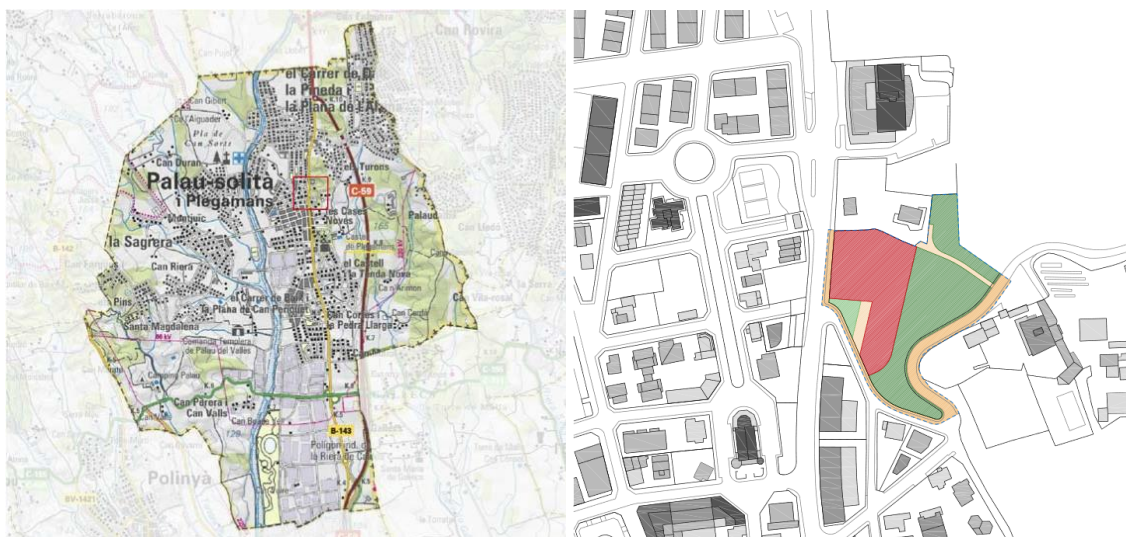
**Municipi de Palau-solità i Plegamans**  
**Comarca: Vallès Occidental**  
**Promotor: Ricard Padró i Ruiz**  
**Redactor de l'EAMG: Xavier Font i Capó,**  
**arquitecte**

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 de Millora Urbana (PMU-05) al sector Camí de Can Padró, del terme municipal de Palau-solità i Plegamans, al Vallès Occidental.*

## 1. Antecedents

El present PMU del camí de Can Pedró defineix l'ordenació de la nova edificació i la creació de reserves de sòl públic que permetin el creixement del nucli urbà d'acord amb les determinacions i objectius generals recollits al Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Palau-solità i Plegamans. El PMU té la intenció de consolidar el teixit urbà del sector i completar la xarxa viària existent.

L'àmbit de l'actuació se situa en el centre del municipi, molt proper al centre neuràlgic de la vila, i limita amb l'avinguda de Catalunya. El seu accés principal es troba en aquesta via o a través del camí de Can Pedró.



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del *Pla de Millora Urbana (PMU-05) al sector Camí de Can Padró, del terme municipal de Palau-solità i Plegamans*, als continguts de la llei de mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

El sòl objecte d'ordenació està classificat com a sòl urbà no consolidat al POUM de Palau-solità i Plegamans. Té una superfície de 9.551,50 m<sup>2</sup>, dels quals: 4.298,55 m<sup>2</sup> estan destinats a zones verdes; 2.101 m<sup>2</sup> a xarxa viària; 3.403 m<sup>2</sup>st per sostre residencial; i 1.470 m<sup>2</sup> d'ús no residencial (comercial/terciari/serveis...).

El Pla de Millora Urbana té per objecte i finalitat:

- Reforçar l'estructura viària i millorar la seva urbanització, per tal d'obtenir continuïtat entre el centre i el camí de la Serra a través del camí de Can Padró.
- Adquirir els sistemes d'espais lliures per cessió, evitant expropiacions innecessàries.
- Reforçar l'estructura de sistemes d'espais lliures, donants continuïtat i reforçant la relació entre el centre urbà i el bosc de Can Padró.
- Proporcionar una nova ordenació en el front de l'avinguda de Catalunya que generi una dinàmica de transformació d'usos, relacions i activitats en aquesta via.



### 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **1.090 desplaçaments/dia**, dels quals 343 desplaçaments/dia seran generats per l'ús residencial, 735 per l'ús comercial (s'assigna aquest tipus, tot i que encara es desconeix l'ús final del sostre) i 12 per les zones verdes. L'assignació de viatges per a zona verda la desagrega entre V1 verd urbà (generador de viatges) i V5 parc agrícola forestal (que no en genera). Aquesta diferenciació no es correspon amb el que dictamina el Decret 344/2006, que estableix una mobilitat per a zones verdes de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl. Tanmateix, des de l'equip redactor s'ha comprovat que el sector delimitat com a agrícola forestal és una zona amb molt pendent que fa difícil l'accés com a zona verda. Per tant, s'accepta la proposta, però es recomana justificar aquest darrer punt.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		3.430,00	343	343
Comercial		1.470,00	735	735
Zona verda	232,8		215	12
Sistema viari	2.101,00		0	0
<b>TOTAL</b>	6.399,55	4.900,00	1.293	1.090

L'EAMG realitza una proposta de distribució modal basada en els resultats de mobilitat obligada (per raó de treball i estudis) del Cens de població i habitatges de 2001, i tenint en consideració l'ocupació mitjana dels vehicles recollida a l'enquesta de mobilitat en dia feiner (EMEF) de 2017. També posa de manifest l'alta motorització del municipi segons el parc de vehicles de 2020 publicat per l'Idescat.

En aplicar els percentatges de repartiment modal del Cens de població i habitatges (2001), la nova mobilitat queda distribuïda de la següent manera:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	6,0%	10,0%	84,0%
Viatges / dia feiner	65	109	915

L'equip redactor del present informe considera que el **repartiment modal proposat no s'ajusta a la realitat actual**, ja que no té en compte la mobilitat no ocupacional. El nombre de desplaçaments a peu i en bicicleta és molt baix, tenint en consideració que es tracta d'un desenvolupament dins del nucli urbà compacte. En aquest sentit, es recomana utilitzar el repartiment modal que proposa l'estudi de mobilitat urbana de Palau-solità i Plegamans (2014).

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'àmbit d'estudi es troba ciutat en plena avinguda de Catalunya, una via urbana en transformació: la proposta d'urbanització té com a objectiu convertir la carretera en un eix cívic i d'activitat per tal de potenciar els desplaçaments a peu i en bicicleta. El

planejament general també preveu la nova configuració del camí de la Serra, que forma part de l'estructura principal del municipi com a nova via d'accés als barris de Llevant, per tal de descongestionar l'av. Catalunya.

Per part de l'equip redactor, **es troba a faltar informació sobre la demanda i les intensitats de trànsit de la xarxa viària de l'entorn de l'àmbit d'estudi, així com els itineraris d'accés i sortida des del sector cap a la xarxa bàsica.** Alhora, es recomana incorporar la localització de l'aparcament (per tipologies).

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu breument l'oferta de transport públic, que es compon principalment d'autobús urbà i interurbà.

El bus urbà 296 té un recorregut circular amb sortida i arribada a la pl. Ratapinyada, amb un interval de pas de 30 minuts i dona servei a la parada d'avinguda de Catalunya/Alzina, molt a prop de l'àmbit d'estudi.

En aquella parada també hi presten servei les línies de bus interurbà 01, 202, 203, 231, 240, 245 i e9.

L'EAMG indica que Palau-solità i Plegamans no disposa de servei de ferrocarril i que les parades més properes es troben a Santa Perpètua de la Mogoda (Rodalies), Mollet-Santa Rosa (Rodalies), Mollet-Sant Fost (Rodalies), la Llagosta (Rodalies), Sabadell Centre (Rodalies) i Sabadell Rambla (FGC). A aquestes estacions hi fan parada les línies de bus interurbà de Palau-solità i Plegamans.

No hi ha informació sobre el taxi. Es recomana incorporar informació sobre el servei de taxi i, en cas que no n'hi hagués, detallar-ho.

Des de l'equip de redacció del present informe, **es troba a faltar informació sobre les expedicions, l'horari de servei i l'interval de pas de les línies de bus interurbà que presten servei a l'àmbit d'estudi, així com l'anàlisi de les característiques de les parades més properes i les dades de demanda actuals.**

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no fa cap anàlisi de les característiques de la xarxa de vianants. Pel que fa a la xarxa pedalable, es puntualitza que el municipi disposa d'una oferta per a bicicletes que suma un total d'11,32 km lineals i que està composta per tres tipologies: via verda, carril bici i itinerari compartit. També especifica les millores proposades per l'EAMG del POUM del municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe considera que **cal incloure una anàlisi de les característiques de la xarxa de vianants (amplada voreres, passos de vianants...) així com una descripció de la infraestructura pedalable de l'entorn de l'àmbit.**

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi preveu fins a **915 desplaçaments diaris en vehicle privat motoritzat, 109 en transport públic i 65 en modes no motoritzats.** Tanmateix, no fa una anàlisi sobre la capacitat de la xarxa viària i del transport públic per absorbir l'impacte de la nova

mobilitat. Ho justifica amb l'argument que l'EAMG del POUM ja contempla i absorbeix les necessitats creades pels nous creixements i dona cobertura a les demandes d'infraestructures que se'n puguin generar.

Des de l'equip de redacció del present informe, es fa èmfasi en la necessitat que aquest EAMG concreti i ajusti el que estableix l'EAMG del POUM a la realitat del desenvolupament del sector. Per tant, es considera que una vegada es doni resposta a les condicions dels punts 4. Mobilitat en vehicle privat i 5. Xarxa de transport públic, s'haurà **de revisar la incidència a ambdues xarxes a partir de les intensitats de trànsit i la capacitat del transport públic.**

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi ha considerat, per a la reserva de places d'aparcament, el que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada per a usos residencials, comercials i zona verda. Per això, l'estudi considera que s'han de reservar **86 places d'aparcament per a bicicletes, 34 per a turismes i 17 per a motocicletes.**

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios del Decret 344/2006 i, entre parèntesis, s'indica les que es presenten a l'estudi de mobilitat generada.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial		3.430,00	38	69 (69)	34 (34)	17 (17)
Comercial		1.470,00		15 (15)		
Zona verda	232,8			2 (2)		
<b>TOTAL</b>		4.900,00	38	<b>86 (86)</b>	<b>34 (34)</b>	<b>17 (17)</b>

Tot i això, l'EAMG apunta que la proposta edificatòria contempla 3.652 m<sup>2</sup> destinats a l'aparcament per a vehicles i adopta les ràtios establertes en el POUM, tot projectant 70 places noves.

### PLACES D'APARCAMENT

UP1	UP2 /UP3
Normativa Residencial = 1 per habitatge Comercial = 1 per cada 60m <sup>2</sup>	Normativa Residencial = 1 per habitatge Comercial = 1 per cada 60m <sup>2</sup>
28 places 18 places 10 places	35 places 20 places 15 places
Projecte	Projecte
28 places	42 places

L'estudi també especifica l'establiment de dotacions mínimes de l'estructura per a recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova, o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el RD 1053/2014. L'EAMG no defineix si les places projectades tindran un ús exclusiu per a habitatges o també comercial o d'oficines. Per tant, es recomana detallar que, en cas que l'aparcament tingui places d'ús comercial o d'oficines, serà necessari contemplar les dotacions mínimes d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda establertes a l'Ordre TMA/851/2021, de condicions bàsiques d'accessibilitat.

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

En relació a les places d'aparcament per a la realització de maniobres de càrrega i descàrrega, segons el Decret 344/2006 d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, s'ha de preveure una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega per als usos comercials i d'oficines.

L'estudi no preveu la reserva de places de càrrega i descàrrega. Tot i així, una vegada es coneguin els usos dels equipaments previstos caldrà valorar la necessitat de reservar aquest tipus de places.

## 10. Mesures correctores

L'EAMG proposa mesures correctores segons la xarxa:

### Vehicle privat

L'estudi enumera les mesures ja incloses dins del POUM per a l'àmbit d'estudi: convertir la carretera en un eix cívic; nova configuració del camí de la Serra com a via d'accés als barris de Llevant; i l'ampliació del camí de Can Padró que connecta amb el camí de la Serra, tot millorant l'accés rodat i a peu.

Pel que fa al PMU-05, determina:

- Noves dimensions del camí de Can Padró, ampliant la secció de la via de 4m a 6m.
- Pavimentació del camí de Can Padró en el tram que connecta amb l'av. Catalunya.
- Reajustar el viari de trànsit restringit que creua el sector de sud a nord i dona accés als blocs plurifamiliars previstos.
- Proporcionar servitud de pas al límit nord de la parcel·la.

### Xarxa de transport públic

No es fan propostes per al transport públic. Es recomana que aquest desenvolupament tingui en consideració i contribueixi de forma proporcional a la implantació del servei de línies de bus ràpid BRCat (línia B6A Caldes de Montbui – La Llagost) previst al Pla Director d'Infraestructures 2021 – 2030 i al Pla de Mobilitat Específic del Vallès

### Xarxa de vianants i bicicletes

- Proposa la creació d'espais verds que possibilitaran la connectivitat per anar en bici/peu entre el nucli urbà i els diversos equipaments i barris perimetrals situats a llevant.
- Instal·lació d'aparcaments de bicicleta previstos.
- Creació de voreres en el camí de Can Padró (recorregut est) d'1,5 m d'amplada a cada costat.
- Rehabilitació de la vorera del camí de Can Padró (recorregut sud) amb una amplada d'1,5 m.
- Nou pas de vianants accessible a l'av. Catalunya davant del front edificat.

- Nova senyalització de pas de bicicletes.

Des de l'equip redactor, es recomana tenir en consideració l'Ordre TMA/851/2021 de condicions bàsiques d'accessibilitat, que estableix en 1,8 m l'amplada mínima per a les voreres.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera que una vegada revisada la incidència de la nova mobilitat caldrà valorar la incorporació de noves mesures correctores a les diferents xarxes.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'estudi aporta informació sobre els aspectes diferenciats, amb caràcter molt general i exclusivament qualitatiu, de la mobilitat per gènere. Ho fa, però, sense aportar dades ni citar cap estudi.

Des de l'equip redactor d'aquest informe **es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat que inclogui indicadors quantitius i qualitius**, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés als diferents modes de transport, tal com estableix l'article 10 del Decret 344/2006.

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

Palau-solità i Plegamans no forma part de la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

## **13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada**

L'estudi apunta que els costos de millorar de la xarxa viària proposada i de la xarxa de vianants s'inclouran en les partides pressupostàries d'urbanització del PMU-05. Només hi consta el preu d'implantar 86 places per a bicicletes, xifrat en 3.440 € (40€ per plaça).

Tal com dicta l'Article 19 secció 1 del Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada *"L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats..."*. Per tant, **l'estudi ha d'incloure una proposta de finançament de totes les càrregues derivades de la mobilitat generada.**

## **14. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana (PMU-05) al sector Camí de Can Padró, del terme municipal de Palau-solità i*

*Plegamans, al Vallès Occidental*, 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 aplicar un repartiment modal que sigui coherent amb la realitat actual.
- Cal l'anàlisi dels itineraris d'accés i sortida del sector, així com dades de les intensitats de trànsit de les vies d'accés al sector.
- Cal incloure dades d'oferta i demanda actuals del transport públic, així com l'anàlisi de l'accessibilitat de les parades que donen servei al sector.
- Cal incloure una anàlisi de les característiques de la xarxa de vianants així com una descripció de la infraestructura pedalable de l'entorn de l'àmbit.
- Cal avaluar la incidència de la nova mobilitat tenint en compte les dades d'oferta i demanda actuals.
- Es considera necessari incorporar una anàlisi de gènere en termes de mobilitat, des d'un punt de vista quantitatiu i qualitatiu.
- És necessari incloure una proposta de finançament que contempli totes les càrregues derivades de la mobilitat generada.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías  
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls  
Director de l'Àrea de  
Mobilitat