

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de Puigmadrona (El Papiol)**

**Municipi del Papiol**  
**Comarca del Baix Llobregat**  
Promotor: Ajuntament del Papiol  
Redactor de l'EAMG: Territori XLM

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 la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de Puigmadrona (El Papiol)*.

## **1. Antecedents**

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada va associat a la Modificació puntual del Pla General Metropolità a l'àmbit de Puigmadrona (El Papiol). Aquest és un barri situat al nord del nucli urbà del Papiol, a una distància d'1,5 km del centre del Papiol.

El barri de Puigmadrona compta amb 29 parcel·les, 27 de les quals amb edificació residencial, i amb una població resident de 66 persones.



## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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.

La motivació d'aquesta modificació puntual de planejament és causada per:

- Intensificar l'entrada del nucli, creant un nou espai d'entrada que aporti mixtura, serveis i aparcament.
- Regular el tronc central del nucli, actualitzant la qualificació urbanística (clau 15, conservació de l'estructura urbana), concretant les condicions de l'edificació, evitant les afectacions de les línies elèctriques i millorant la mobilitat interna.
- Millorar la relació amb el sòl no urbanitzat, resolent l'encontre amb la riera de Batzacs ajustant la delimitació del sòl urbà i adequant els espais lliures a les necessitats de l'àmbit.

Aquest sector engloba tot el nucli de Puigmadrona i té una superfície de 22.743,55 m<sup>2</sup>.

PLANEJAMENT VIGENT			PROPOSTA MPM		
àmbit sòl urbà			àmbit sòl urbà		
22.743,55 m <sup>2</sup>			18.427,76 m <sup>2</sup>		
SISTEMES			SISTEMES		
9.568,48 m <sup>2</sup> 42%			6.275,05 m <sup>2</sup> 34%		
espais lliures	clau 6	7.002,24	espais lliures	clau 6	2.797,72
viari	clau 5b	2.566,24	viari	clau 5b	2.639,93
			aparcament	clau 5c	527,97
			ET existent	clau 4	309,43
ZONES			ZONES		
12.924,00 m <sup>2</sup> 57%			12.152,71 m <sup>2</sup> 66%		
conservació de l'estructura urbana i edific	clau 15	12.924,00	conservació de l'estructura urb.	clau 15P	12.152,71
			SNU clau 29Co		4.315,79 m <sup>2</sup>

El desenvolupament d'aquesta modificació puntual suposarà un nou sostre residencial de 1.840 m<sup>2</sup> i un nombre màxim de 14 nous habitatges.

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

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Decret 344/2006. Estima que en els nous habitatges hi residiran 33-34 persones i s'aplica la ràtio de mobilitat generada del Decret considerant 3 desplaçaments per persona, donant com a resultat una mobilitat prevista de **101 viatges/dia**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Sòl (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		1.840,00	14	98	101
Espais lliures	2.297,72			115	
<b>TOTAL</b>	22.743,55	1.840,00	14	213	101

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les ràtios de mobilitat considerades.

### Recomanació 1.

Es recomana considerar la mobilitat associada als espais lliures, si bé en bona part es tracta d'una mobilitat existent.

L'EAMG presenta una distribució modal de la mobilitat del nucli de Puigmadrona segons una enquesta distribuïda a tots els habitatges d'aquest àmbit. El repartiment modal es basa fonamentalment en l'ús del cotxe, i aquest és el que considera també per la mobilitat futura.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,9%	0,0%	94,1%
Viatges / dia de màxima demanda	6	0	95

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta el repartiment modal utilitzat.

### Recomanació 2.

Es recomana incrementar la quota modal vinculada als modes de desplaçament més sostenibles (mobilitat activa i transport públic).

Per convertir el nombre de desplaçaments en vehicle privat a nombre de vehicles, l'estudi considera uns índexs d'ocupació del vehicle privat d'1,8 ocupants per turisme.

## 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu que l'únic accés al sector és per mitjà del Camí de Sant Esteve de la Font. Aquest camí finalitza a l'àmbit del barri de Puigmadrona, com un vial en cul-de-sac, en un vial amb doble sentit de circulació, el qual no disposa d'un espai suficient al seu tram final per garantir el gir d'un camió de bombers. S'indica que en algun tram, aquest vial compta amb un pendent força pronunciat.

Per altra banda, i segons l'enquesta realitzada als veïns i a la disponibilitat d'aparcament en l'habitatge s'estima que hi ha uns 15-18 vehicles que actualment aparquen al carrer, dificultant la mobilitat en vehicle privat i també la dels vianants.

### Recomanació 3.

Es recomana aportar informació sobre les intensitats de trànsit en el camí d'accés a l'àmbit, així com representar gràficament la jerarquització viària del municipi.

## 5. Xarxa de transport públic

Aquest barri no disposa de cap oferta de transport públic. Per accedir al transport públic, cal desplaçar-se fins al centre del Papiol, ubicat a una distància de més d'1 km.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

#### Recomanació 4.

Es recomana aportar informació sobre l'oferta de transport públic del Papiol, els serveis de transport a la demanda i els serveis de taxi.

#### 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

S'indica que el barri s'estructura en un sol carrer (c/ de les Cases de Puigmadrona), el qual compta amb unes voreres molt estretes i en mal estat d'urbanització, fet que provoca que la major part dels vianants circulin per la calçada.

Per la seva banda, actualment no hi ha cap itinerari ni infraestructura per a bicicletes o vianants que connecti el nucli urbà i el barri, més enllà del carrer de les Cases de Puigmadrona.

#### Recomanació 5.

Es recomana representar gràficament les xarxes de mobilitat a peu i en bicicleta de l'àmbit.

#### 7. Incidència de la mobilitat generada

Estableix la conversió del nombre màxim de desplaçaments en vehicle privat (95) i els converteix a un nombre de 52 desplaçaments en vehicle (tenint en compte l'ocupació del vehicle), fet que suposa un valor d'uns 3 nous vehicles/hora i sentit de circulació en hora punta. L'EAMG valora que aquesta mobilitat és totalment assumible per la xarxa actual.

#### 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.

En la següent taula hi ha el dimensionament de l'aparcament segons les ràtios previstes pel Decret 344/2006 i entre parèntesis s'indica la dotació prevista en l'EAMG.

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial		1.840,00	14	28 (28)	14 (14)	7 (7)
Zona verda	2.297,72			23 (2 punts d'aparcament)		
<b>TOTAL</b>	2.297,72	1.840,00		<b>51 (28)</b>	<b>14 (14)</b>	<b>7 (7)</b>

L'EAMG calcula la ràtio d'aparcament per a bicicleta en l'àmbit residencial i en les zones verdes indica que es faran dos aparcaments en els dos extrems del carrer, si bé no s'especifica quina serà la dotació prevista.

#### **Recomanació 6.**

En els espais lliures es recomana preveure la dotació d'aparcament per a bicicletes del Decret 344/2006, si bé pot iniciar implementant una dotació inferior i ampliable segons la demanda i a càrrec del promotor.

En relació a l'aparcament per a turismes i motocicletes, s'indica q es donarà compliment a les ràtios del Decret 344/2006 en els nous habitatges, i a més s'habilitarà 25 places d'aparcament als extrems del carrer, per resoldre la situació actual de vehicles aparcats en el vial.

Des de l'equip redactor del present informe **es recorda la necessitat de disposar de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics vinculats als nous habitatges i d'acord amb el Reial Decret 1053/2014**. Així mateix, es recomana estudiar la implementació d'algun punt de recàrrega complementari en alguna de les dues bosses d'aparcament previstes en aquest àmbit.

#### **9. Distribució Urbana de Mercaderies**

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines, i per tant, no li resulta d'aplicació en la present modificació de planejament.

#### **10. Mesures correctores**

Com a mesures de millorar de la mobilitat no motoritzada, el sector preveu la reurbanització amb plataforma única del carrer de les Cases de Puigmadrona, donant prioritat al vianant.

Per altra banda, es proposa resoldre el problema dels vehicles aparcats en aquest vial, habilitant un espai a l'entrada del carrer amb capacitat per aparcar 15 vehicles i un altre al final del nucli amb capacitat per uns 10 vehicles. Aquesta proposta suposaria a més la reducció del trànsit rodat en aquest carrer i la seva conversió en un espai cívic segur i confortable. Es considera necessari prohibir explícitament l'aparcament al carrer de les Cases de Puigmadrona per guanyar en seguretat i confort per als vianants, i per minimitzar el pas de vehicles i el seu impacte, es considera convenient restringir la mobilitat rodada en l'àmbit de Puigmadrona a ús exclusiu de veïns i vehicles de manteniment.

També es preveu construir un giratori amb un radi lliure de gir de 12,5 m a la part final del vial.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

#### **Recomanació 7.**

Es recomana estudiar la implementació de serveis de transport col·lectiu a la demanda, i més tenint en compte el perfil demogràfic d'aquest sector (amb un percentatge rellevant de gent gran).

## 11. Mobilitat i gènere

L'estudi no incorpora dades de gènere en el vector de la mobilitat, si bé en l'enquesta realitzada als veïns d'aquest barri es disposa d'aquesta informació.

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

### Recomanació 7.

L'estudi no incorpora cap avaluació de la incidència de la mobilitat generada sobre la contaminació atmosfèrica, si bé tenint en compte la mobilitat generada, es considera com a una recomanació en lloc d'una condició.

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

L'estudi inclou **no fa cap proposta de finançament previst per a les propostes de millora.**

## 14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació del Pla General Metropolità a l'àmbit de Puigmadrona (El Papiol)*, 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 disposar de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics vinculats als nous habitatges i d'acord amb el Reial Decret 1053/2014
- Cal incorporar dades de gènere en el vector de la mobilitat, d'acord amb els requeriments del Decret 344/2006.
- Cal incorporar una proposta de finançament previst per a les propostes de millora incloses en l'EAMG.

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