

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Especial Urbanístic de restauració de la Pedrera Blanca (T.M. Vacarisses)**

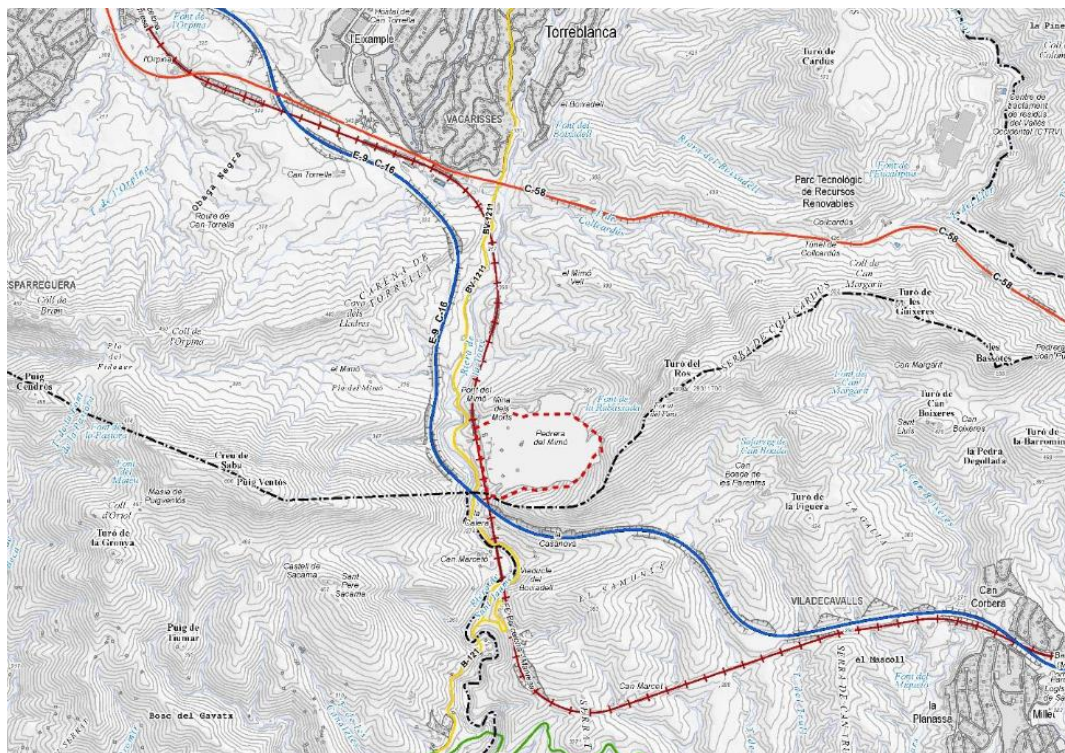
Municipi de Vacarisses  
Comarca del Vallès Occidental  
Promotor: Ajuntament de Vacarisses  
Redactor de l'informe: Ignasi Grau Roca

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 Especial Urbanístic de restauració de la Pedrera Blanca, al terme municipal de Vacarisses (Vallès Occidental).

## 1. Antecedents

L'àmbit del pla abasta els terrenys ocupats per l'antiga Pedrera del Mimó (explotació Blanca) amb una superfície de 22,37 ha de sòl, **actualment en desús**, situat al sud-oest del terme municipal de Vacarisses al vessant nord-oest de la serra de Collcardús en plena serralada Prelitoral.

L'àmbit de forma aproximadament rectangular recolza a ponent sobre el pas de diverses infraestructures, en concret la carretera BV1211, l'autopista C-16 i la línia dels ferrocarrils Barcelona- Manresa-Lleida. La resta de l'àmbit resta delimitat per terrenys forestals de l'esmentada serralada de Collcardús.



Font: EAMG Pla Especial Urbanístic de restauració de la Pedrera Blanca (Vacarisses)

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de restauració de la Pedrera Blanca*, 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 Pla Especial es justifica per la necessitat de regular i definir el procés de restauració de l'activitat extractiva de la pedrera Blanca de cal Mimó mitjançant un dipòsit de terres i runes, per assegurar la seva restauració. El Pla té com a objectius generals els derivats de la modificació del PGOU de Vacarisses en aquest àmbit:

- Fixar les condicions paisatgístiques de la restauració, i per tant, reconstrucció morfològica i de coberta retornant l'àmbit a la seva condició forestal prèvia.
- Pla d'etapes, tant de la restauració morfològica i paisatgística, així com de les activitats vinculades, i concretament la planta d'aglomerat asfàltic.

La proposta, doncs, preveu la restauració de l'àmbit de l'activitat extractiva amb la implantació d'un dipòsit controlat de residus de construcció amb material de reblert per la recuperació de la morfologia preexistent a l'activitat extractiva.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi estima que la nova mobilitat generada serà exclusivament en vehicle privat per l'accés de 6 persones treballadores (1 sol torn de treball per dia), i en vehicles pesants per a la realització de les feines de rebliment i transport.

Es descriuen les característiques de cada activitat prevista, i en el cas de l'associada a vehicles pesants, s'aporta informació sobre tipus de vehicle i combustible, volum de material transportat per vehicle i distància anual realitzada en km durant un període de 18 anys.

Considerant que per la naturalesa de l'activitat prevista no es poden aplicar de forma directa les ràtios del Decret, l'EAMG planteja el següent escenari de mobilitat:

- Mobilitat in itinere: 12 viatges diaris (6 treballadors/es)
- Mobilitat in labore:
  - Activitat de reblert: 113,97 viatges/dia
  - Activitat de la planta d'aglomerat asfàltic: 22,8 viatges/dia

En total, es preveu que es generaran **149 desplaçaments en un dia feiner** tal com es mostra a la següent taula:

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Industrial	223.700,00	--	11.185	149
<b>TOTAL</b>	<b>223.700,00</b>	--	11.185	<b>149</b>

A partir d'aquestes dades, l'EAMG fa la següent hipòtesi de repartiment modal dels desplaçaments generats:

**Dia feiner (in itinere i in labore)**

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	VEHICLE PESANT
% quota modal	0,0%	0,0%	7,0%	93,0%
Viatges / dia de màxima demanda	0	0	<b>12</b>	<b>137</b>

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació, tenint en compte les particularitats i ubicació del sector.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi descriu les vies principals de la xarxa viària per accedir a l'àmbit del Pla Especial en vehicle privat: carreteres BV-1211 i B-120 i autopista C-16. Aquesta informació es representa gràficament sobre plànol.

Pel que fa a l'aparcament, s'indica que actualment la Pedrera té capacitat suficient d'aparcament per als turismes previstos (10 places disponibles). A més, els vehicles pesants disposen de punts d'espera suficients sense necessitat d'interferir amb la vialitat.

Finalment, es determina que els accessos a l'àmbit en vehicle privat tenen prou capacitat per absorbir el trànsit generat. Es representen gràficament aquests accessos.

#### **Recomanació 1.**

Es recomana facilitar informació gràfica sobre la zona destinada a l'aparcament de vehicles privats i els punts d'espera per a vehicles pesants, així com els recorreguts interns previstos i el nombre de camions que es preveu que circulin de manera simultània dins de l'emplaçament.

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'oferta de transport públic per accedir a l'àmbit d'estudi es limita a les línies R4 i R12 del servei de Rodalies, amb parades als municipis de Vacarisses (1,5 km) i Viladecavalls (3 km) tot i que la línia ferroviària voreja l'àmbit pel límit oest.

S'indica que la connexió a peu entre l'estació més propera (Vacarisses) i l'emplaçament és superior als 30 minuts i es realitza a través de la carretera BV-1211.

L'àmbit no disposa de cap parada d'autobús que doni cobertura a l'àmbit.

Es representa gràficament sobre plànol el traçat de la xarxa ferroviària i la ubicació de les estacions de tren més properes a l'àmbit d'estudi.

L'EAMG descriu breument les freqüències de pas i els horaris de servei de cadascuna de les dues línies ferroviàries.

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

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que actualment no existeix cap xarxa per a vianants i ciclistes que doni accés a l'àmbit d'estudi, i que els desplaçaments a peu i en bici s'han d'efectuar a través de la carretera, la qual no disposa de cap via segregada.

L'estudi especifica, però, que existeix una xarxa de camins que connecten el terme municipal de Vacarisses amb l'àmbit d'estudi, però que actualment es troba tancat al pas degut a la perillositat de la pedrera i les alçades que presenta en aquest tram.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

A banda de la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada, l'estudi inclou dades respecte de la distribució horària dels desplaçaments en funció de cada ús, tant pel que fa a les entrades com les sortides:

- In itinere: Desplaçaments d'acord amb la jornada laboral, amb pics d'entrada a primera hora del matí i de sortida a la tarda.
- In labore: Distribució d'entrades i sortides al llarg de tot el dia, majoritàriament en horari diürn. L'estudi incorpora un gràfic amb el patró de desplaçaments de vehicles pesants, on s'identifiquen pics importants d'entrada al migdia (13h) i a la tarda (17h). El màxim en hora punta previst és de **17 vehicles pesants/hora**.

A partir d'aquests escenaris, l'estudi avalua únicament la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transport, ja que considera que l'impacte a la resta de xarxes de transport serà nul·la.

L'EAMG determina el nivell de servei de la carretera BV-1211 a partir del Manual de Capacitat de Carreteres (*Highway capacity manual. Special report 209. Transportation research board*) i les dades d'aforament de l'Àrea d'Infraestructures de la Diputació de Barcelona, i de la Direcció General de Carreteres del Departament de Territori i Sostenibilitat. Analitzant la velocitat, els carrils de circulació, la intensitat màxima de servei i les dades d'aforament, determina que l'increment de mobilitat no generarà afectacions significatives i mantindrà l'actual nivell de servei de la via.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepten les conclusions de l'anàlisi d'incidència de la mobilitat generada.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Tal com s'ha fet menció anteriorment, s'indica que actualment la Pedrera té capacitat suficient d'aparcament per als turismes previstos (10 places disponibles). A més, els vehicles pesants disposen de punts d'espera suficients sense necessitat d'interferir amb la vialitat.

### Recomanació 2.

Es recomana la disposició d'algun punt de recàrrega per a vehicles elèctrics als espais d'aparcament de l'àmbit.

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

El Pla no contempla distribució urbana de mercaderies derivada l'activitat. El pla especial no està afectat pels requisits fixats pel Decret 344 en relació a aquest aspecte.

## **10. Mesures correctores**

### **Vehicle privat**

El Pla Especial no preveu cap mesura correctora, més enllà de les pròpies a garantir l'accessibilitat i el manteniment dels vials, aparcaments i punts d'espera per a vehicles pesants.

A més, l'estudi inclou com a possible mesura correctora l'impuls d'estratègies per afavorir l'ús del vehicle compartit.

### **Xarxa de transport públic i col·lectiu**

L'EAMG no inclou cap mesura correctora per afavorir la mobilitat en transport públic.

### **Xarxa de vianants i pedalable**

L'EAMG no inclou cap mesura correctora per afavorir la mobilitat a peu i en bicicleta.

### **Recomanació 3.**

Es recomana estudiar la possibilitat d'incloure en els treballs de recuperació de la pedrera l'adequació del camí que connecta aquesta amb el terme municipal de Vacarisses, facilitant l'accés a peu i en bicicleta. Aquesta via haurà d'estar degudament condicionada i senyalitzada.

## **11. Mobilitat i gènere**

L'Estudi no inclou cap consideració de gènere vinculada a la nova activitat.

### **Recomanació 4.**

Des de l'equip redactor del present informe es considera necessari incorporar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones / altres col·lectius vulnerables. No obstant això, tenint en compte les característiques d'aquest àmbit i la mobilitat generada, es considera aquest aspecte com a una recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

## **12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

L'EAMG calcula els consums de combustibles lligats al transport i deposició del reblert de terres i dels desplaçaments per raó de treball a l'activitat.



Com a resultat s'obté que el conjunt de vehicles emetrà **1.195 tones de CO<sub>2</sub> cada any**.

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

L'estudi no preveu càrregues derivades de la nova mobilitat generada.

### **14. Conclusions**

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla Especial Urbanístic de restauració de la Pedrera Blanca (T.M. Vacarisses)*, 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**.

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