

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Parcial La Torroja, al terme municipal de Pallejà

Municipi de Pallejà
Comarca del Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Pallejà
Redactor de l'EAMG: Global arquitectes

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 Puntual del Pla Parcial La Torroja, al terme municipal de Pallejà*.

1. Antecedents

L'àmbit de la present modificació correspon a una parcel·la d'equipament que limita amb el carrer de les Moreres, el carrer de Joan Molins Parera, amb l'avinguda Prat de la Riba i amb la resta de l'illa edificada, en un àmbit cèntric del municipi de Pallejà. Aquesta parcel·la ocupa el buit que havia existit entre els dos nuclis que antigament conformaven el municipi, entre la carretera N-II i la línia de ferrocarrils de la Generalitat.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Parcial La Torroja, al terme municipal de Pallejà*, 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 proposta de la present modificació puntual té una superfície de 1.572,65 m² que actualment s'utilitza com a aparcament públic. L'objecte de la present Modificació del Pla Parcial "La Torroja" és incloure l'ús d'allotjament dotacional a la qualificació d'equipament, amb la corresponent ordenació detallada. Segons el planejament vigent, el solar objecte de la present modificació està qualificat d'equipament comunitari (Clau 7b).

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel nou sector

L'estudi de mobilitat de la present modificació puntual analitza la mobilitat generada segons les ràtios del Decret 344/2006.

L'estudi analitza la mobilitat generada si es considera l'ús d'habitatge (50 habitatges dotacionals) o bé si es considera l'ús d'equipament. La situació més desfavorable des del punt de vista de la mobilitat és prenent aquest darrer. En total s'estima que es generaran un màxim de **692 desplaçaments/dia**.

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

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Altres equipaments	1.572,65	3.459,83	692	692
TOTAL	1.572,65	3.459,83	692	692

L'EAMG no realitza ni una proposta de distribució modal, ni de distribució horària de la mobilitat.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari aplicar una proposta de repartiment modal de la mobilitat generada per a posterior analitzar l'impacte de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes**.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi indica que la parcel·la objecte de la modificació de planejament està ubicada en un entorn consolidat, i en un punt molt cèntric del municipi. Es fa una descripció de les característiques dels principals vials confronten o donen accés a l'àmbit d'estudi: avinguda Prat de la Riba, carrer de les Moreres i carrer de Joan Molins, indicant l'amplada, sentits de circulació i franges d'aparcament.

Recomanació 1.

Es recomana aportar una informació dels itineraris d'entrada i de sortida a l'àmbit d'estudi, així com aportar informació referent a la demanda i nivells de servei del viari. Tenint en compte la mobilitat que genera el sector aquest aspecte es considera com a recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

Recomanació 2.

En relació a l'aparcament i tenint en compte que actualment la parcel·la on s'ubicarà l'equipament o habitatges dotacionals funciona com a un aparcament, es recomana analitzar l'impacte que pot suposar aquesta reducció en l'oferta d'aparcament sobre la vialitat de l'entorn.

5. Xarxa de transport públic

Molt a prop de l'àmbit es disposa d'una parada de transport públic al carrer de les Moreres corresponent a la línia de bus urbana. Es mostra fotografia del pal de parada i també l'itinerari i punts de parada d'aquesta línia sobre plànol. S'indica que es tracta d'un servei cada dia de la setmana, si bé en cap de setmana i festius només compta amb 3 expedicions diàries.

Per la seva banda, l'oferta interurbana es troba a 300 m del sector, on es pot accedir a l'estació de FGC i als serveis de bus interurbà (8 línies de bus diürnes i 1 de nocturna), dels quals es mostra els municipis que connecta.

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

Recomanació 3.

Es recomana aportar una informació més concreta i detallada en relació al transport públic (nombre d'expedicions, infraestructura del punt de parada, dades de demanda actuals...) així com caracteritzar els itineraris (i accessibilitat) des del sector i fins al punt de parada. Tenint en compte la mobilitat que genera el sector i l'oferta de transport públic existent, aquests aspectes es considera com a recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

6. Mobilitat a peu i bicicleta

L'estudi afirma que l'àmbit d'estudi confronta a la principal via de comunicació del nucli, l'avinguda Prat de la Riba, la qual té una amplada de 20 m i voreres de 4 m. També s'indica que els passos per a vianants existents es troben degudament adaptats. Aquestes condicions d'accessibilitat es mantenen fins a accedir al centre urbà o a les parades d'autobús urbà i interurbà, així com a l'estació de FGC.

Es descriu que actualment no hi ha cap xarxa d'itineraris per a bicicletes entorn de l'àmbit d'estudi. Des de l'equip redactor del present informe es considera que anàlisi no resulta prou acurat, donat que existeixen carrils bici o itineraris pedalables dins del nucli urbà (carrer d'Àngel Guimerà, itinerari paral·lel al carrer de Barcelona, ronda de Santa Eulàlia...), i també hi ha aparcaments per a bicicletes en diferents punts del municipi (per exemple a l'estació FGC).

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa una valoració qualitativa indicant que tenint en compte la mobilitat prevista al sector, indicant que la seva incidència sobre les diferents xarxes de mobilitat resulta fàcilment absorbible per les xarxes actuals.

Recomanació 4.

Es recomana aportar una informació més detallada referent a la incidència de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes de mobilitat. Tenint en compte la mobilitat que genera el sector, i el seu àmbit central i consolidat, aquest aspecte es considera com a recomanació en lloc d'una condició com li correspondria.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la 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 d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'estudi calcula la dotació d'aparcament per a bicicleta, turismes i motocicleta comptabilitzant el màxim de 50 habitatges dotacionals previstos, en lloc d'utilitzar les ràtios d'equipaments.

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'estudi.

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
altres equipaments	1.572,65	3.459,83	35 (100)	(50)	0 (25)
TOTAL	1.572,65	3.459,83	35 (100)	0 (50)	0 (25)

L'estudi no preveu la reserva de places amb punt de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com dicta el Reial Decret 1053/2014, ni tampoc fa esment a la necessitat de preveure places per a PMR.

Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari donar resposta a la normativa sectorial referent a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i a la reserva de places per a PMR.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006, en l'article 6.3 incorpora que cal establir una reserva de places de càrrega i descàrrega (C/D) a l'espai públic quan es donin les condicions següents:

- En els locals comercials: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments (emprar el valor més restrictiu). Aquest requeriment pot ser efectiu o no en funció de les activitats que s'implantin al polígon industrial.
- En oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² d'ús d'oficines.

Aquest requeriment no resulta aplicable tenint en compte les característiques i usos previstos al sector.

10. Mesures correctores

L'EAMG no considera necessari introduir mesures complementàries o correctores per garantir el correcte funcionament del sistema de mobilitat.

Recomanació 5.

Es recomana contemplar l'aplicació de mesures complementàries per afavorir i incentivar l'ús dels mitjans de transport més sostenibles en detriment del vehicle privat motoritzat.

11. Mobilitat i gènere

Segons l'article 10 del Decret 344/2006 referent als indicadors de gènere es determina que *"per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitius i qualitius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic"*.

L'estudi no aporta cap referència a indicadors de gènere ni cap altra caracterització similar de la mobilitat.

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 (és el cas de Pallejà) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica. Aquest requeriment no s'incorpora en l'EAMG.

Des de l'equip redactor del present informe, **es considera necessària l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no especifica cap cost vinculat a les propostes previstes a l'estudi (per exemple l'aparcament).

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari aportar la informació referent al finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.**

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla Parcial La Torroja, al terme municipal de Pallejà*, compta amb bona part dels 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 unes **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 una proposta de repartiment modal de la mobilitat generada per a posterior analitzar l'impacte de la mobilitat generada sobre les diferents xarxes.
- Cal incloure una caracterització dels itineraris d'accés i sortida del sector.
- Cal donar resposta a la normativa sectorial referent a punts de recàrrega per a vehicles elèctrics i a la reserva de places per a PMR.
- Cal aportar indicadors de gènere quantitatius i qualitius de caracterització de la mobilitat generada.
- Cal l'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.
- Cal aportar la informació referent al finançament de 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