

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al PPU del sòl urbanitzable delimitat del sector P-3 Industrial Carretera de Gelida, de Martorell

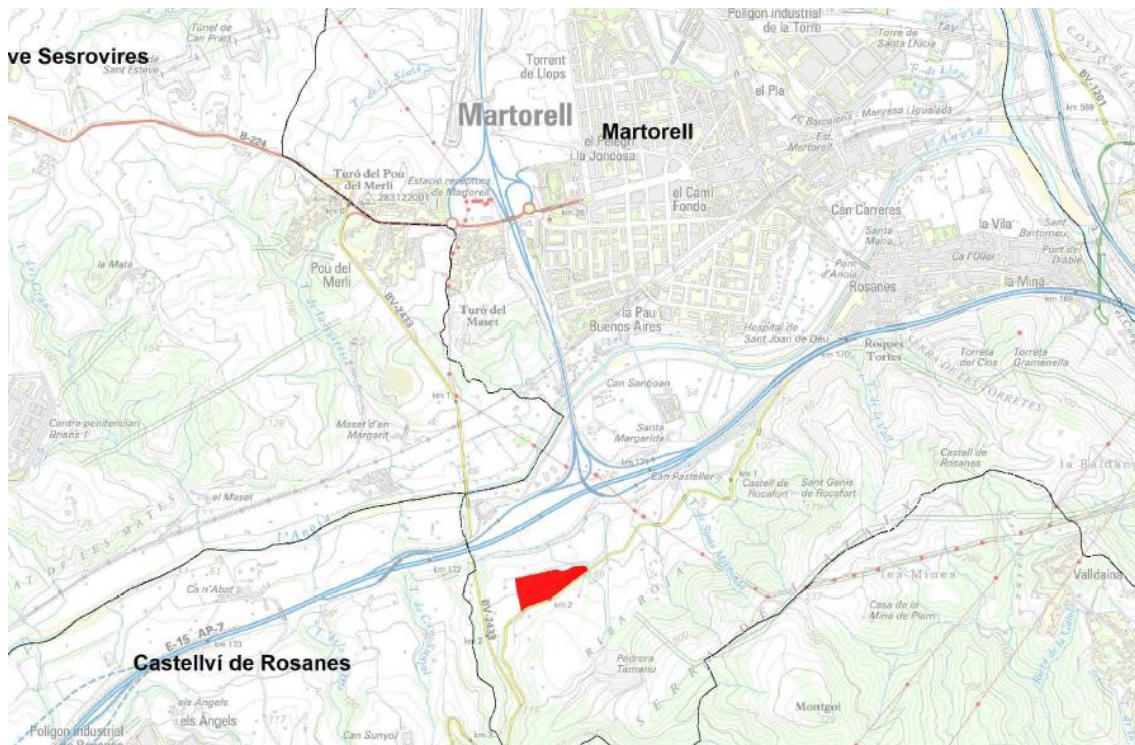
Municipi de Martorell
Comarca: Baix Llobregat
Promotor: Ajuntament de Martorell
Redactor de l'EAMG: Assessors
Ambientals de Catalunya

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 *PPU del sòl urbanitzable delimitat del sector P-3 Industrial Carretera de Gelida, de Martorell*.

1. Antecedents

L'àmbit d'aquest planejament derivat és la indústria aïllada situada al sud de Martorell, a l'alçada del peatge de l'AP7, entre l'autopista i la carretera de Gelida (C-243b).

Actualment aquest terreny es troba ocupat majoritàriament per la indústria Solé Diesel i consta d'una superfície total de 28.555,10 m².



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del PPU del sòl urbanitzable delimitat del sector P-3 Industrial Carretera de Gelida, de Martorell, 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.

En l'àmbit d'estudi, hi ha un únic accés situat al punt quilomètric (PK) 2 de la carretera de Gelida (C-243b). Les característiques d'aquest punt només facilita l'accés i sortida en direcció a Martorell-Vila (pel fort pendent i l'angle de gir).

La finalitat del planejament és definir els usos del sector i determinar un nou accés a la carretera C-243b amb una major accessibilitat i maniobrabilitat respecte a la situació actual.

Els usos del sòl previstos pel pla parcial són:

- Sistema de parcs i jardins i espais lliures públics, que es reserva una superfície de 4.964,65 m², dels quals 2.070,10 m² corresponen a zones amb un pendent molt elevat i els 2.894,55 m² restants tenen un pendent més atenuat.
- Sistema d'equipaments i dotacions (Clau E): Es preveu una peça d'equipament amb una superfície de 1.271,15 m².
- Sistema d'infraestructures de serveis tècnics (Clau ST), actualment ocupat per l'estació transformadora elèctrica i es fa també una reserva per a la depuradora d'aigües residuals. La superfície total destinada a aquest sistema és de 242,75 m².
- Zona Industrial en edificació aïllada (Clau 8-P3): de 16.625,55 m² de superfície i que se subdivideix en tres peces. La peça més gran és la que actualment està ocupada per l'empresa existent.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **997 desplaçaments/dia**, si bé indica que la mobilitat actual és d'uns 152 desplaçaments/dia.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	16.625,55	11.471,63	574	574
altres equipaments	1.271,15	877,09	175	175
zona verda	4.964,68		248	248
Serveis tècnics	242,75			
Sistema viari	5.450,97			
TOTAL	28.555,10	12.348,72	997	997

L'EAMG, aporta informació de l'enquesta de mobilitat obligada de 2001, i també s'indica la plantilla actual i prevista pels anys vinents per part de l'empresa Solé Diesel (60 treballadors/es actualment i un increment del 10% en un futur). L'EAMG indica que l'increment de mobilitat respecte a la situació actual serà de 576 desplaçaments/dia.

Recomanació 1.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana fer una justificació més clara de l'increment de mobilitat previst respecte a la situació actual.

L'estudi realitza una estimació de la distribució modal de la mobilitat generada a partir del repartiment modal actual de l'empresa existent al sector.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%	0,0%	95,0%
Viatges / dia feiner	50	0	947

Des de l'equip de redacció del present informe **es considera necessari preveure un percentatge mínim d'ús del transport públic/col·lectiu.**

Recomanació 2.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana utilitzar informació de les enquestes de mobilitat més recents (enquesta de mobilitat obligada de 2011, enquesta de mobilitat en dia feiner de 2019...).

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi fa una descripció de la xarxa viària d'accés al municipi: AP-7 (Barcelona – València), A2 (Barcelona – Lleida), NIIa (Barcelona – Madrid), C-243c / C-243b (Terrassa – Vilafranca) i B-224 (Martorell – Capellades); i d'accés al sector formada per la carretera C-243b.

En algun cas, també s'aporta informació de les intensitats de trànsit d'aquestes vies segons els darrers aforaments de trànsit publicats.

S'indica que l'actual accés al sector té una connexió molt menys complicada cap al nucli de Martorell Vila que no cap a les carreteres A-2 i AP-7.

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

5. Xarxa de transport públic

Es fa una descripció de les parades d'accés al transport públic més properes, però cap d'elles es troba a menys de 1.000 m, ni tampoc disposa d'un itinerari per a vianants que pugui connectar amb el sector.

La parada més propera de Martorell és la parada Mur/Independència situada a 2 km del sector i en la qual s'hi aturen les línies L64 (Barcelona – Martorell), L65 (St Just Desvern – Martorell), L68 (Barcelona – Martorell) i C2 de Sabadell – Terrassa – Martorell. També

hi ha una parada a Castellví de Rosanes situada a l'encreuament de l'avinguda el Taió amb la C-243b, que dona servei a la línia TBus. Cap d'aquestes línies circula per la carretera C-243b en el tram que limita amb el sector.

Es fa una descripció de l'oferta de transport públic més propera, l'interval de funcionament, i els seus horaris. En canvi no s'aporta informació de la demanda existent.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit del pla parcial es troba a 3 km del centre urbà i no disposa de cap itinerari que el connecti mínimament adaptat per a vianants o per bicicletes, més enllà de les carreteres C-243b o la BV-2433 (però cap d'elles té un voral adaptat).

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

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi realitza un estudi de la distribució horària de la nova mobilitat generada. L'EAMG aporta informació de la intensitat de trànsit de la carretera C-243b (8.895 vehicles/dia) i de la previsió de vehicles d'accés al sector en hora punta, i en fa una anàlisi de la seva capacitat horària màxima i del nivell de servei, segons el qual se situaria lluny del seu llindar de saturació.

Recomanació 3.

Es troba a faltar la realització de la incidència de la mobilitat generada en la resta de xarxes de mobilitat (vianants, bicicleta, transport públic), si bé tenint en compte la mobilitat prevista en aquests mitjans de transport, es considera com a una recomanació en lloc d'una condició.

Des de l'equip redactor del present informe es considera **necessari disposar de l'informe del titular de la carretera C-243b, referent a l'accés al sector del PPU del sòl urbanitzable delimitat del sector P-3 Industrial Carretera de Gelida, de Martorell.**

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.

Així doncs, seguint el que dicta el Decret 344/2006, l'estudi ha de preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes i aquesta, ha de ser de **173 places**. No obstant això, tenint en compte la demanda prevista, l'EAMG proposa una dotació per a 30 places i la reserva d'espai ampliable a demanda segons els requeriments del Decret 344/2006.

També s'indica que caldrà preveure punts de recàrrega per a les bicicletes elèctriques, però no n'especifica quina seria la dotació prevista.

Segons la normativa urbanística del PPU cal preveure una dotació de 115 places d'aparcament per a vehicles (1 plaça per cada 100 m² de sostre industrial), si bé l'EAMG indica la idoneïtat de començar amb 83 places i si s'escau ampliar-ho fins a les 115 places en una segona fase.

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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial	16.625,55	11.471,63	115	0	0
altres equipaments	1.271,15	877,09	9	0	0
zona verda	4.964,68		50	0	0
TOTAL	28.555,10	12.348,72	173 (30)	0 (115)	0

L'estudi, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014, preveu la reserva de **2 places amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**.

Recomanació 4.

Tenint en compte la dotació d'aparcament de turismes prevista (115 places) es recomana disposar de tres places amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari preveure una dotació mínima d'aparcament de motocicletes (evitant que aparquin sobre la vorera), així com la dotació d'aparcament corresponent per a persones amb la mobilitat reduïda.**

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, no s'ha de preveure una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega per als usos industrials.

10. Mesures correctores

L'estudi realitza mesures correctores en les diferents xarxes de mobilitat.

Xarxa de transport públic

L'EAMG proposa establir un servei de mini bus a demanda que enllaci el nucli urbà (estació de ferrocarril) amb l'àmbit del Pla Parcial. Es preveu que es facin dues expedicions diàries.

Des de l'equip redactor del present informe es considera clau el compliment d'aquesta mesura per donar resposta a la condició fixada a l'apartat 3 d'aquest informe.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es proposa que des de l'empresa s'impulsi una borsa de vehicles compartits per tal de facilitar els trajectes compartits i disminuir d'aquesta manera el nombre de viatges amb vehicle privat.

Recomanació 5.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana que a banda de la borsa per compartir cotxe, també s'estableixi una reserva de places VAO (les que tinguin un millor emplaçament) per aquells que comparteixen el vehicle privat.

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi incorpora que les voreres del sector tindran una amplada de com a mínim 1,8 metres, però no hi ha la possibilitat de connexió amb els nuclis propers. També s'apunta que els pendents dels vials seran inferior sal 12% en tots els casos. Així mateix, també s'indica que s'implementarà el senyal S-28, amb la velocitat limitada a 20 km/h a tot el sector i que el projecte d'urbanització incorporarà els passos per a vianants necessaris dins de l'àmbit.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta informació quantitativa respecte a la mobilitat i gènere. Només fa esment que la potenciació dels modes no motoritzats i el transport públic i la previsió d'una il·luminació correcta dels itineraris des de les sortides del recinte i fins a les places d'aparcament per assegurar uns espais en condicions de seguretat en clau de gènere.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta 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 el cas de Martorell) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi considera la incidència de la nova mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica i fa el càlcul d'increment de CO₂, NO_x i PM₁₀ respecte a la situació actual.

Recomanació 6.

Des de l'equip de redacció del present informe es recomana aplicar mesures complementàries que minimitzin la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi fa una proposta de finançament i, 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...".

14. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de l'*Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per al PPU del sòl urbanitzable delimitat del sector P-3 Industrial Carretera de Gelida, de Martorell*, 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 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 preveure un percentatge mínim d'ús del transport públic/col·lectiu en la mobilitat prevista.
- Cal disposar de l'informe del titular de la carretera C-243b, referent a l'accés al sector del PPU del sòl urbanitzable delimitat del sector P-3 Industrial Carretera de Gelida, de Martorell.
- Cal preveure una dotació mínima d'aparcament de motocicletes (evitant que aparquin sobre la vorera), així com la dotació d'aparcament corresponent per a persones amb la mobilitat reduïda.

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