

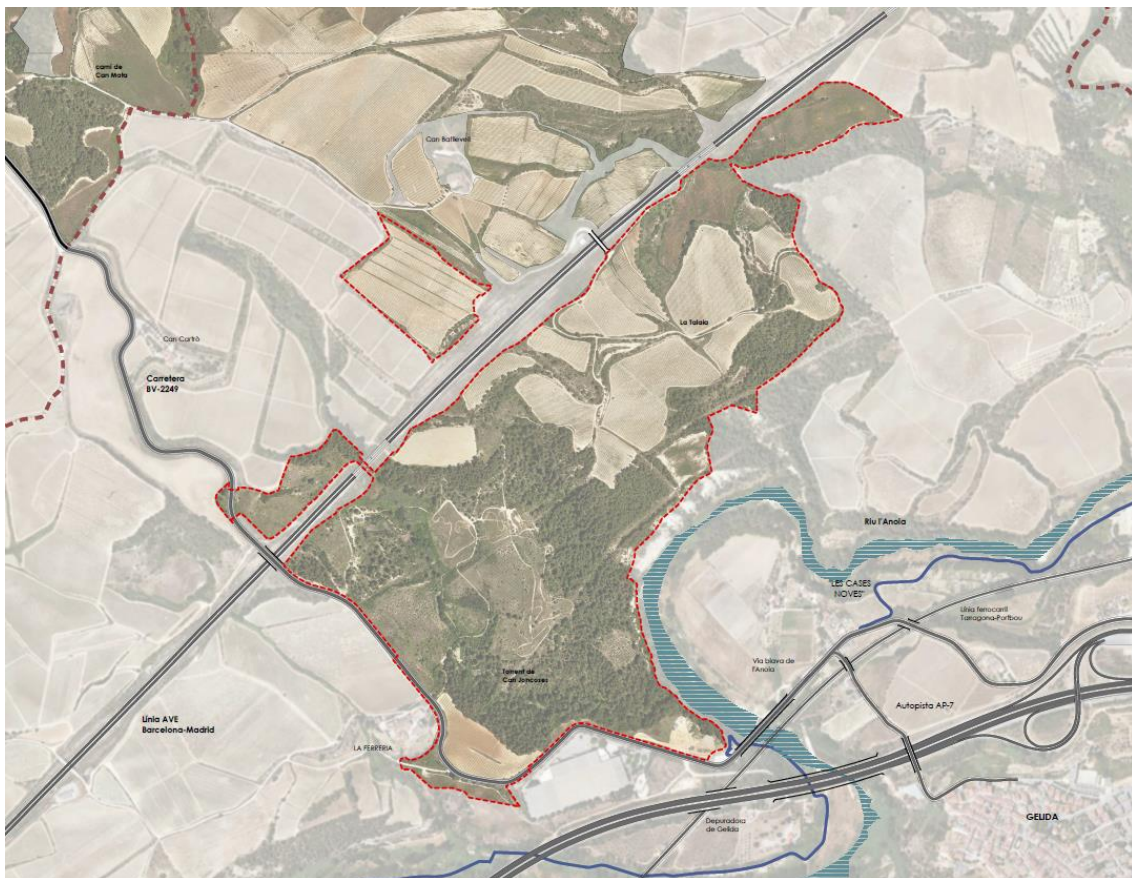
Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del POUM de Gelida en l'àmbit de l'Agroparc

Municipi de Gelida
Comarca: Alt Penedès
Promotor: Ajuntament de Gelida
Redactor de l'EAMG: DOYMO

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 POUM de Gelida en l'àmbit de l'Agroparc.

1. Antecedents

L'àmbit de modificació del POUM de Gelida correspon a l'Agroparc. L'àmbit de la modificació correspon a 95,27 hectàrees, si bé 73,13 es mantenen com a sòl no urbanitzable (SNU La Talaia), i les 22,14 restants corresponen a l'àmbit de Can Joncoses, en el qual s'hi preveuen activitats.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació del POUM de Gelida en l'àmbit de l'Agroparc, 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.

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada se centra en l'àmbit urbanitzable (sector Can Joncoses), el qual passa a tenir una superfície de 221.357,27 m² de sòl respecte als 136.379,00 m² amb els que comptava segons el planejament vigent.

La taula següent mostra els canvis que proposa la modificació puntual del POUM respecte al planejament vigent.

ZONIFICACIÓ	PPU CAN JONCOSES (VIGENT)		PROPOSTA MPOUM	
Clau E Equipaments	6.821,00 m ²	5,00%	---	---
Clau E4 Equipaments sense ús assignat	---	---	13.049,45 m ² s	5,90%
Clau V1 Espais lliures: Places i parcs urbans	39.497,00 m ² s	28,96%	---	---
Clau V2 Espais lliures: ZV de protecció	---	---	4.607,32 m ² s	2,08%
Clau V4 Espais naturals de lleure	---	---	31.900,55 m ² s	14,41%
Clau X22 Carrers de la xarxa rodada urbana	21.997,00 m ² s	16,13%	17.515,51 m ² s	7,91%
Clau Xa Zona d'aparcament	---	---	22.183,97 m ² s	10,02%
Clau T Sistema de Serveis Tècnics	1.106,00 m ² s	0,81%	9.171,20 m ² s	4,14%
TOTAL SISTEMES	69.421,00 m²s	50,90%	98.428,00 m²s	44,47%
Clau I-1 Oficines i serveis	3.379,00 m ² s	2,48%	---	---
Clau I-2 Indústria aïllada	27.600,00 m ² s	20,24%	---	---
Clau I-3a Indústria en filera a	26.605,00 m ² s	19,51%	---	---
Clau I-3b Indústria en filera b	9.374,00 m ² s	6,87%	---	---
Clau 7g Indústria aïllada Can Joncoses	---	---	112.186,70 m ² s	50,68%
Clau 8d Terciari Can Joncoses	---	---	10.742,57 m ² s	4,85%
TOTAL ZONES	66.958,00 m²s	49,10%	122.929,27 m²s	55,53%
TOTAL ÀMBIT SUD CAN JONCOSES	136.379,00 m²s	100,00%	221.357,27 m²s	100,00%

El principal canvi respecte a la situació existent, és l'increment de superfície vinculat als usos terciaris i especialment industrials.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi de mobilitat estima que el seu desenvolupament generarà un total de **6.405 desplaçaments/dia** (3.757 en dissabte) aplicant les ràtios del Decret 344/2006 per a tots els usos, però considera que serà nul·la la mobilitat vinculada als espais lliures donat

que es tractarà de mobilitat exclusivament associada a la resta d'usos previstos a l'àmbit d'estudi.

Recomanació 1.

Es recomana considerar que els espais lliures també compten amb una certa mobilitat associada.

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)
oficines	10.742,57	6.500,00	975	975
industrial	112.186,70	82.500,00	4.125	4.125
altres equipaments	13.049,45	6.524,73	1.305	1.305
zona verda	36.507,87		1.825	
Sistema viari	39.699,48			
altres	9.171,20			
TOTAL	221.357,27	95.524,73	8.230	6.405

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la previsió de nova mobilitat generada. Des de l'equip redactor del present informe es recorda **que si la implantació d'ús industrial i d'oficines prevista li resulta d'aplicació l'article 3.4 del Decret 344** (segons l'EAMG es preveu uns 4.080 desplaçaments realitzats per treballadors/es en dia laborable), **caldrà tramitar el projecte amb el corresponent EAMG adjunt.**

L'estudi estima el repartiment modal a partir d'altres EAMG de característiques similars, però no n'aporta la justificació corresponent. L'EAMG també estima una distribució horària de la mobilitat en dia laborable i en dissabte.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	9,9%	13,0%	77,1%
Viatges / dia feiner	633	834	4.938

Recomanació 2.

Tenint en compte la mobilitat, usos i ubicació del sector (en un àmbit perifèric dels nuclis urbans), es considera recomanable revisar el repartiment modal considerat, ja que s'intueix que se sobredimensiona la mobilitat activa. També resulta recomanable aportar una major justificació del repartiment modal considerat.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG descriu la xarxa viària d'accés al municipi (principalment AP-7) i al sector (carretera BV-2249). També es grafien el recorregut i temps dels itineraris d'accés i de sortida al sector.

Aquesta informació es complementa amb informació referent a la demanda obtinguda a partir de 6 aforaments automàtics (Entrada i sortida AP-7, crta. de Sant Llorenç, camí Can Valls, BV-2249 (entrada/sortida Gelida) i carrer de les Cases Noves) i 1 aforament manual de 8 hores (a l'encreuament entre l'autopista i la carretera BV-2249 i camí Can Valls), tots ells realitzats el novembre de 2022. S'aporten les dades d'intensitat diària (en tots els casos inferiors a 5.000 vehicles/dia i carril) i el nivell de servei actual (com a màxim B en hora punta).

En relació a l'aparcament també es descriu la situació actual en aquells àmbits més propers al nou desenvolupament (generalment correspon a aparcament no regulat).

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

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent amb cobertura al municipi. Aquesta està formada pel funicular de Gelida, transport per carretera (bus funicular, T-Bus i llançadora, Bus Gelida – Barcelona i l'estació de tren de Gelida on s'atura la R4). S'aporta informació sobre el recorregut, horaris de funcionament i punts de parada. No s'aporta cap informació relacionada amb la demanda actual.

Els serveis de transport estan destinats a connectar el centre de Gelida amb l'estació de Renfe i altres municipis de l'entorn. Fins a arribar al sector Can Joncoses no hi ha un servei òptim d'autobús i la cobertura cobreix un extrem de l'àmbit de la Modificació del POUM (aquesta informació es mostra també sobre plànol).

També es descriu els punts de parada actuals del servei de taxi.

Des de l'equip redactor del present informe **es troba a falta que s'expliciti quines són les línies que donen cobertura al sector i explicitar quina és l'oferta i condicions d'accessibilitat actuals.**

Recomanació 3.

Es recomana aportar informació sobre la demanda actual i capacitat dels diferents sistemes de transport públic amb cobertura al sector.

També es recomana aportar informació referent a la infraestructura i condicions d'accessibilitat dels punts de parada del transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit de Can Joncoses es troba a fora del nucli urbà i compta amb una accessibilitat a peu molt baixa. Actualment, és un àmbit no agrícola i sense urbanitzar, i per tant la major part dels accessos correspon a camins rurals, alguns d'ells (com la Via Blava i el

GR5) que donen accessibilitat des de l'estació de Renfe fins a les entrades al sector. L'EAMG mostra els possibles recorreguts des de Gelida i des de l'estació indicant la distància (molt allunyades pels recorreguts a peu), si disposen de vorera (generalment no en disposen o no és accessible) i el temps de trajecte (generalment entre 30 i 45').

En relació a la bicicleta, la situació és similar, si bé destaca que hi ha estudis d'adaptació del pont per part de Diputació, incorporant el pas de vianants i ciclistes, continuant la Via Blava fins al Llobregat, i un itinerari fins a Sant Sadurn amb bicicleta. En aquest cas, també s'analitzen els itineraris possibles, els quals compten amb un temps de trajecte de prop de 10-15' fins al límit del sector, també es detecten mancances referents a accessibilitat i seguretat.

7. Incidència de la mobilitat generada

En relació a la mobilitat en vehicle privat, l'EAMG converteix els desplaçaments previstos (4.938) a 3.890 vehicles, aplicant un factor d'ocupació proper a 1,3. També en detalla el seu repartiment segons el seu origen (Gelida, Sant Llorenç o AP-7). L'estudi calcula el nivell de servei de la vialitat d'accés al sector, tant l'actual, com la futura en diferents escenaris (Agroparc, Agroparc més altres creixements previstos, i també prognosi de la mobilitat a 10 vista). En tots els escenaris es considera que el nivell de servei de les vies es mantenen en valors acceptables.

En relació al transport públic, l'estudi considera un factor d'hora punta de 85 desplaçaments per sentit. L'estudi considera que en hora punta les places dels sistemes ferroviaris i per carretera són suficients per absorbir la demanda prevista, però aporta una major justificació ni explícita la font de les dades.

Tenint en compte que l'única línia que dona una certa cobertura a l'àmbit de la modificació puntual és la T-Bus i que només algunes de les expedicions s'aturen en aquest àmbit **no s'accepta que l'oferta actual sigui suficient per absorbir la nova demanda d'usuaris del transport públic. Tampoc queda justificat que alguns àmbits generadors de mobilitat de la modificació puntual disposin d'accés al transport públic a menys de 750 m, tal com s'indica al Decret 344/2006.**

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 estima que les necessitats d'aparcament segons el repartiment modal considerat rondaria les 600 places. També calcula la dotació necessària d'aparcament tenint en compte les ràtios del POUM, la qual seria de 499 places (sense tenir en compte l'ús d'equipaments). Tenint en compte aquests requisits, l'EAMG preveu un a reserva d'aparcaments per a **579 places per a turismes** (441 per a persones treballadores/visitants, 48 a la seu central d'oficines i a la zona logística unes 60 places). Aquesta oferta es complementa amb petits espais complementaris de reserva per a serveis en diferents punts relacionats amb la zona industrial per garantir l'accés a tots els punts on pugui ser necessari arribar en vehicle (molls de càrrega i descàrrega per a furgonetes i camions en operació, espais d'aparcament per autocars, vehicles agrícoles...).

Recomanació 4

Es recomana aportar la proposta d'ubicació de tots els espais destinats a aparcament per a vehicles.

Recomanació 5

Es recomana aplicar criteris de gestió de l'aparcament previst (per exemple amb la reserva de places VAO), que permeti optimitzar l'ús del vehicle privat.

L'estudi ha considerat, per a la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, el que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada (sense comptar amb la dotació prevista en els espais lliures) donant com a resultat una reserva per a **955 places d'aparcament per a bicicletes**, si bé inicialment considera una dotació per 210 places i que sigui ampliable segons la demanda.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Oficines	10.742,57	6.500,00	65 (65)		
Industrial	112.186,70	82.500,00	825 (825)	(579)	
altres equipaments	13.049,45	6.524,73	65 (65)		
zona verda	36.507,87		365		
Sistema viari	39.699,48				
Altres	9.171,20				
TOTAL	221.357,27	95.524,73	1.320 (955)	0 (579)	0

L'estudi indica que caldrà preveure els punts de recàrrega elèctrica per a vehicles o places adaptades per a persones amb mobilitat reduïda (PMR) segons la normativa vigent, i en preveu una reserva de 13 places PMR i 13 punts de recàrrega. Des de l'equip redactor del present informe es recorda que la normativa vigent obliga a preveure una reserva mínima d'un punt de recàrrega elèctrica per cada 40 places o fracció (Reial Decret 29/2021), essent aquest valor superior al previst a l'EAMG.

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 indica que amb la previsió de repartiment de superfícies d'oficines caldrà realitzar una reserva de tres places d'aparcament per càrrega i descàrrega.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la dotació prevista.

10. Mesures correctores

La MPPOUM Agroparc de Gelida descriu les següents mesures correctores previstes pel nou desenvolupament:

- Creació d'un camí de connexió entre Gelida i l'estació de Rodalies i les Cases Noves (12.000 m²), en la millora de l'arbrat, el ferm, la il·luminació... Aquesta actuació suposa la creació d'un itinerari d'aproximadament 1,3 km lineals per a vianants i bicicletes amb una secció de 3 metres d'amplada útil de pas. Amb la informació aportada no es pot constatar que l'itinerari accessible per a bicicletes arribi fins a l'estació.
- Creació de diversos recorreguts dins de l'Agroparc, si bé no n'especifica ni la secció ni si es tracta d'itineraris només per a vianants o també per a bicicletes...
- Es proposa una millora de la mobilitat per a vianants i protecció al soroll a la zona de Cases Noves, habilitant una franja de verd per reduir l'impacte del soroll sobre els habitatges existents.
- Senyalització en calçada el pas de bicicletes en els itineraris aconsellats per entrar i sortir de l'àmbit i connectar amb la resta del municipi.
- Senyalització vertical i horitzontal per ciclistes.
- Deixar bicicletes i vehicles elèctrics per desplaçar-se per dins del sector.
- Sol·licitar a la Diputació de Barcelona la redacció d'un projecte de remodelació i millora de la Carretera BV-2249 entre Gelida i Sant Llorenç d'Hortons que inclogui una visió integral de la carretera en tot el seu abast, des de Gelida fins a Sant Llorenç.
- Construir els accessos l'Agroparc a partir de la carretera BV-2249 (previstes al POUM) a la zona de La Ferreria, al nord de les vies de l'AVE.
- En relació al transport públic, s'indica que els autocars que funcionin amb combustibles líquids que accedeixin a la zona d'estudi hauran d'estacionar a l'aparcament i l'última milla" es realitzarà amb vehicles elèctrics.
- Finalment també es proposa estudiar la possibilitat de donar cobertura amb transport públic a partir d'una llançadora des de l'estació de Renfe o un autobús a demanda que faci un recorregut extra per arribar a la zona d'estudi, però s'aporta una major concreció.
- Realització d'una campanya informativa del transport públic

Des de l'equip redactor del present informe es considera que les mesures proposades no permeten garantir el repartiment modal compromès en l'EAMG. En aquest sentit **es considera necessari aplicar mesures correctores complementàries per assolir un model de mobilitat més sostenible que com doni resposta al repartiment modal compromès, com per exemple:**

- **En relació a la mobilitat activa cal garantir condicions d'accessibilitat, seguretat i enllumenat en tot el recorregut que connecta el nucli urbà / estació de ferrocarril amb el sector.** Això inclouria tots els itineraris dins del sector i cap a totes les polaritats de mobilitat (per exemple el tram Cases Noves-Font del Claro no disposa d'enllumenat públic, o no arriba un itinerari accessible per a bicicletes fins a l'estació ferroviària).

- **Mesures per garantir l'accés en transport públic tant en dia feiner com en dissabte** per mitjà d'una llançadora del sector cap Gelida i l'estació de ferrocarril, reubicar les parades i millorar les condicions d'accessibilitat i seguretat de les parades de bus ubicades a la carretera BV-2249 en ambdós sentits de circulació...). En aquest sentit, resulta necessari definir recorreguts, el nombre d'expedicions per donar cobertura tant a les persones treballadores com visitants i calcular el corresponent dèficit del transport públic segons els criteris del Decret 344/2006.
- L'EAMG indica que part de la mobilitat es farà en transport col·lectiu (molt vinculat a les visites d'escolars i excursions). Des de l'equip redactor del present informe **es considera necessari clarificar quins seran els recorreguts dels autocars i els espais d'acotxament/desacotxament.**
- Si la nova activitat que s'implanta en aquest àmbit supera les 500 persones treballadores, **caldrà elaborar i tramitar a l'ATM el corresponent Pla de Desplaçaments d'Empresa, una vegada posada en funcionament.**

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG incorpora dades de gènere, referents a les enquestes de mobilitat quotidiana de 2006 referents a Catalunya.

Recomanació 6

Es recomana que el desenvolupament de sector i dels recorreguts d'accés es faci tenint en compte criteris de gènere i d'inclusivitat (per exemple seguint les indicacions / recomanacions del Manual d'urbanisme de la vida quotidiana: urbanisme amb perspectiva de gènere).

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 (aquest no és el cas de Gelida) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG incorpora un apartat d'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, si bé no estableix mesures complementàries.

Recomanació 7

Es recomana preveure mesures complementàries per tal que reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica de la nova mobilitat generada.

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...".

Així considera un cost associat a la connexió de vianants d'1.500.000 €, de la urbanització Cases Noves de 250.000 € i dels accessos (rotondes) d'1.033.689 €, i unes despeses d'urbanització de tot el sector 7.077.613,80 € en la qual s'incorporen la resta de despeses (incloses les de mobilitat).

Recomanació 7

Es recomana detallar la proposta de finançament **de les càrregues derivades de la mobilitat generada en cadascun dels seus conceptes** (aparcaments, millora de l'espai per a vianants i bicicletes, punts de recàrrega elèctrica, marquesines, dèficit vinculat a la nova oferta de transport públic...)

14. Conclusions

L'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada *pel per la Modificació del POUM de Gelida en l'àmbit de l'Agroparc* compta amb bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de 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:

- Si la implantació d'ús industrial i d'oficines prevista li resulta d'aplicació l'article 3.4 del Decret 344, caldrà tramitar el projecte amb el corresponent EAMG adjunt.
- Cal indicar quines són les línies de transport públic que donen cobertura al sector i explicitar quina és l'oferta i condicions d'accessibilitat actuals.
- Cal avaluar correctament la incidència de la nova mobilitat sobre el transport públic i justificar que els diferents àmbits generadors de mobilitat de la modificació puntual disposin d'accés al transport públic a menys de 750 m, tal com s'indica al Decret 344/2006.
- Cal aplicar mesures correctores complementàries per assolir un model de mobilitat més sostenible que com doni resposta al repartiment modal compromès, com són:
 - En relació a la mobilitat activa cal garantir condicions d'accessibilitat, seguretat i enllumenat en tot el recorregut que connecta el nucli urbà / estació de ferrocarril amb el sector. Això inclouria tots els itineraris dins del sector i cap a totes les polaritats de mobilitat (per exemple el tram Cases Noves-Font del Claro no disposa d'enllumenat públic, o no arriba un itinerari accessible per a bicicletes fins a l'estació ferroviària).
 - Mesures per garantir l'accés en transport públic tant en dia feiner com en dissabte per mitjà d'una llançadora del sector cap Gelida i l'estació de ferrocarril, reubicar les parades i millorar les condicions d'accessibilitat i

seguretat de les parades de bus ubicades a la carretera BV-2249 en ambdós sentits de circulació...). En aquest sentit, resulta necessari definir recorreguts, el nombre d'expedicions per donar cobertura tant a les persones treballadores com visitants i calcular el corresponent dèficit del transport públic segons els criteris del Decret 344/2006.

- L'EAMG indica que part de la mobilitat es farà en transport col·lectiu. Des de l'equip redactor del present informe es considera necessari clarificar quins seran els recorreguts dels autocars i els espais d'acotxament/desacotxament.
- Si la nova activitat que s'implanta en aquest àmbit supera les 500 persones treballadores, caldrà elaborar i tramitar a l'ATM el corresponent Pla de Desplaçaments d'Empresa, una vegada posada en funcionament.

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.

Des de l'ATM, es demana al promotor que es resolguin les mancances detectades en el present informe i s'aporti la documentació justificativa corresponent. 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