

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i Can Tabola

Municipi de Montmeló
Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Ajuntament de Montmeló
Redactor de l'EAMG: INTRA

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 d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i Can Tabola*.

1. Antecedents

La present Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló compta amb dos àmbits: 1) la Concentració Industrial Vallesana i 2) Can Tabola. Alhora cadascun d'ells compta amb dos subàmbits (nord i sud).

L'àmbit de Can Tabola s'ubica a l'extrem nord del municipi, mentre la Concentració Industrial Vallesana se situa entre el riu Congost, el turó de les Tres Creus, el riu Mogent i el límit municipal entre Montmeló i Montornès del Vallès.

A finals de juny de 2022, l'ATM va rebre la sol·licitud d'informe de la Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i Can Tabola. Un cop analitzada la documentació es va fer un requeriment al promotor donat que l'EAMG només analitzava l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana. A finals del mes de juliol, l'Ajuntament de Montmeló ha entrat a l'ATM una nova documentació actualitzada de l'EAMG, motiu pel qual s'emet el present informe.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per *la Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i Can Tabola*, 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.

L'àmbit de Can Tabola té una superfície de 13.372,02 m² i els principals usos previstos seran habilitar una àrea d'esbarjo per al barri de Can Tabola, assimilable a una zona verda.

Per altra banda, l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana hi ha quatre empreses implementades, dues d'elles del sector químic, així com una estació depuradora. Hi ha un gran solar a la part central que havia ocupat fins a l'any 2019 per una empresa alimentària. La present Modificació Puntual del POUM en estudi afecta els subàmbits

nord i sud, que actualment l'ús industrial com a ús principal i l'ús logístic com a ús complementari. Amb la modificació prevista, l'ús principal passarà a ser tant industrial com logístic.

Segons s'indica en l'EAMG, els usos previstos segons el planejament vigent són:

- El conjunt dels dos subàmbits té una superfície 142.805 m²
- La qualificació del sòl en detall és la següent: Sistema d'espais lliures: 14.565 m² de sòl, Sistema de vialitat: 8.130 m² de sòl i zona industrial: 120.110 m² de sòl.

No obstant això, es tracta d'un sector parcialment consolidat, en el qual la nova mobilitat estarà vinculada a:

- Al subàmbit nord: 13.372 m² de sòl destinats a plaques fotovoltaïques i 1.193 m² de sòl destinats a zona verda.
- Al subàmbit sud: 35.360 m² de st. destinats a ús industrial/ logístic.

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

L'estudi de mobilitat de la *Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i Can Tabola* analitza la mobilitat generada, segons les ràtios del Decret 344/2006, però només per a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i per als nous usos generadors de mobilitat.

L'estudi estima que es generarà un total de **2.496 viatges/dia al sector de la Vallesana i de 668 a Can Tabola**. La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

| Usos La Vallesana | Increment Àrea (m ²) | Increment Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|-------------------|----------------------------------|---|---|-------------------------------|
| Industrial | 35.360 | 35.360 | 1.768 | 1.768 |
| Zona verda | 14.555 | | 728 | 728 |
| TOTAL | 142.805 | 35.360 | 2.496 | 2.496 |

| Usos Can Tabola | Increment Àrea (m ²) | Increment Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|-----------------|----------------------------------|---|---|-------------------------------|
| Zona verda | 13.373 | | 669 | 668 |
| TOTAL | 13.373 | | 669 | 668 |

Des de l'equip de redacció s'accepta la mobilitat generada considerada.

L'estudi incorpora un repartiment horari de la mobilitat per a cadascun dels usos previstos, en la qual es concentra principalment entre les 7 i les 8 h i entre les 15 i 16h de la tarda.

L'estudi fa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada a partir dels objectius de transport modal contemplats en el PMU de Montmeló de 2012, però ajustat a les característiques del sector. Cal destacar que tota la mobilitat del sector de Can Tabola es considera tota com a no motoritzada.

El repartiment modal resultant és el següent:

| Repartiment modal proposat | A PEU - BICICLETA | TRANSPORT PÚBLIC | VEHICLE PRIVAT |
|---------------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| % quota modal | 28,9% | 13,9% | 57,2% |
| Viatges / dia de màxima demanda | 915 | 440 | 1.809 |

Des de l'equip de redacció del present informe a grans trets s'accepta el repartiment modal previst. No obstant això, sí que es vol puntualitzar que la mobilitat en vehicle pesant en altres desenvolupaments logístics presenta un flux força superior a l'indicat en el present estudi.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi anomena la xarxa viària que dona accés al municipi (AP-7, C-17, C-33, C-35) i descriu aquella que permet connectar-hi: carreteres BV-5001, BV-5156, pg. del Riu Besòs, carrer Vial de Ronda i carrer Verneda del Congost. També es descriu les vies de caràcter més local que suposen vies d'accés a l'àmbit d'estudi (Pont sobre el riu Congost d'accés al polígon, c/ Santiago Rusiñol, Av. Pompeu Fabra, Vial Nord, Gran Vial) i finalment la xarxa viària de dins de l'àmbit d'estudi (carrer Can Tacó, Vial Congost, carrer Gran Vial i carrer enllaç Can Tacó – Gran Vial).

Es descriuen les principals característiques d'aquesta vialitat i es representa sobre plànol d'aquesta vialitat, així com un arxiu fotogràfic.

S'aporta informació detallada dels aforaments automàtics existents a la carretera BV-5156 segons tipus de vehicle, dia de la setmana i per sentits. També s'aporten dades de recomptes manuals de trànsit a la rotonda BV-5156 amb pg. Riu Besòs, c. Vial de Ronda, av. Pompeu Fabra, i a la rotonda Vial de Ronda, c. Verneda del Congost, c. Santiago Rusiñol, pont riu Congost, realitzats el novembre de 2021.

En relació a l'àmbit de Can Tabola, es mostra el plànol de la xarxa viària al seu entorn, si bé no s'aporten dades de la demanda donat que es tracta d'un àmbit que no generarà nova mobilitat en vehicle privat.

Així mateix, s'analitza l'oferta d'aparcament en calçada a l'àmbit d'estudi, diferenciant si es tracta d'aparcament en filera, en semibateria o zones de càrrega i descàrrega.

Tota la informació descrita en aquest apartat s'acompanya amb documentació gràfica i es fa una valoració qualitativa del grau d'ocupació.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic amb cobertura a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana. Aquest se situa a una distància d'uns 700 m a peu de l'estació de Rodalies de Montmeló (R2, R2 nord, R8). També hi circulen les línies 370 i 375 de bus interurbà amb un conjunt de dues parades ubicades en un dels límits del sector. Així mateix, hi tenen parades properes les línies 416 i N72 (al costat de l'estació). Es detalla el recorregut, nombre d'expedicions diàries que s'hi aturen i els horaris en dia laborable.

El sector de Can Tabola no generarà nova mobilitat en transport públic, si bé compta amb una parada propera, on s'aturen les línies 370 / 375.

De forma qualitativa, s'indica que l'ocupació del bus es troba lluny de la seva ocupació màxima.

6. Mobilitat a peu i bicicleta

L'estudi descriu de manera detallada les condicions dels itineraris per a vianants dels vials de l'entorn del sector Concentració Industrial Vallesana. En general, es tracta de vials amb força mancances tant en l'amplada útil de pas com pel que fa a l'estat de conservació. L'accessibilitat més correcta per als vianants es troba al carrer del Gran Vial i també al vial que separa el polígon del Turó de les Tres Creus. Aquestes mancances d'accessibilitat també es reproduïxen en relació als passos per a vianants i als itineraris de connexió cap al nucli urbà.

En l'àmbit de Can Tabola, s'observen unes voreres amb una amplada mínima d'1,1 m. Compta també amb il·luminació i pivots a la vorera que eviten l'aparcament, però també s'observen mancances en la xarxa per a vianants.

Pel que fa a la xarxa actual pedalable, no hi ha cap infraestructura ciclista dins de la zona i industrial i, per tant, cal compartir l'espai amb la resta de vehicles. En canvi, a l'àmbit residencial de Montmeló les condicions són molt més favorables.

A les proximitats no s'ha observat cap infraestructura per a l'aparcament de bicicletes.

Recomanació 1.

Es recomana aportar informació referent a la demanda de la mobilitat en modes actius.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera la nova mobilitat generada en hora punta per a cadascun dels modes de transport. En el cas del vehicle privat motoritzat considera, l'estudi considera uns factors d'ocupació d'entre 1,1. i 1,3, excepte en el cas dels camions que es considera un factor d'ocupació de 2,1 persones/vehicle.

Des de l'equip redactor del present informe **no es considera prou justificat els valors d'ocupació adoptats en el cas dels camions.**

Xarxa viària

L'estudi considera que la MPPOUM generarà en hora punta del matí, en cotxe: 143 desplaçaments d'entrada i 11 de sortida, en moto: 13 desplaçaments d'entrada i 1 de sortida; i en camió: 17 desplaçaments d'entrada i 4 de sortida. A la tarda (de 15 a 16 h) preveu en cotxe 39 desplaçaments d'entrada i 119 de sortida, en moto 3 desplaçaments d'entrada i 10 de sortida i en camió 4 desplaçaments d'entrada i 8 de sortida.

Es fa una assignació dels itineraris d'entrada i de sortida al sector i es calcula el nivell de servei a la rotonda d'accés a la Concentració Industrial Vallesana (assoleix un índex de saturació màxim del 60%) i de la rotonda de la carretera BV-5156 (assoleix un índex de saturació màxim del 49%). També es fa una projecció del trànsit en un horitzó de 10 anys, en el qual es continuen mantenint bons nivells de servei.

Xarxa de transport públic

L'EAMG preveu que en hora punta del matí i de la tarda es generin 50 desplaçaments en ferrocarril i 15 en bus. Tenint en compte l'oferta actual i la demanda observada a camp (novembre 2021), es considera que aquesta resulta suficient per absorbir la nova demanda generada a l'àmbit.

Xarxa no motoritzats

L'EAMG preveu que a l'àmbit es generi un màxim de 20 desplaçaments a peu i 12 en bici / VMP, i per tant no es preveuen problemes de capacitat, tot i les importants mancances en la xarxa per a vianants o bicicletes.

Recomanació 2.

Es recomana avaluar la incidència de la nova mobilitat no motoritzada en l'àmbit de Can Tabola.

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 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 determina que segons el repartiment modal i les corbes d'entrades i sortides de vehicles al sector hi haurà una ocupació màxima de 346 turismes, 31 motocicletes i 17 camions estacionats simultàniament. Es fa una descripció de la situació de l'aparcament al sector però no es quantifiquen quines són les places actuals existents.

Recomanació 3.

Es recomana quantificar la dotació existent de places d'aparcament per a turismes i motocicletes a la via pública.

L'estudi estima segons les ràtios del Decret l'estacionament de bicicletes, si bé determina que les 633 places resultants són molt sobredimensionades i fa una previsió inicial per a 110 places (100 a la Vallesana i 10 a Can Tabola). Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la dotació prevista, si bé es considera que haurà de ser ampliada en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

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 (m²) | Increment Sostre edificable (m²) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|---------------------|----------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| industrial | 35.360,00 | 35.360,00 | 354 | | |
| zona verda | 14.555,00 | | 279 | | |
| TOTAL | 49.915,00 | 35.360,00 | 633 (110) | 0 (0) | 0 (0) |

L'EAMG contempla la reserva de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, i preveu una dotació inicial de 2 noves places dotades amb punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

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 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 requisit 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.

Tenint en compte que cap d'aquests usos no es preveu al sector, no li resulta d'aplicació aquest requisit.

Recomanació 4.

Es recomana per a l'ús logístic implementar les mesures de gestió i correctores que evitin una incidència dels vehicles pesant sobre la via pública i el conjunt de xarxes de mobilitat.

10. Mesures correctores

L'EAMG indica que hi ha dos projectes de millora de les xarxes de l'entorn que suposaran una millora de les xarxes de mobilitat d'aquest àmbit. Es tracta del projecte d'arranjament del pont prolongació del vial "Can Tacó" entre Montornès del Vallès i Montmeló, per ampliació de la calçada i construcció de vorera de vianants adaptada i el projecte de construcció de vial de connexió entre els polígons industrials del Raiguer i Concentració Industrial Vallesana. Aquest vial també preveu ampliar les voreres i incorporar un carril bici.

Com a càrregues imputables a l'àmbit, l'EAMG contempla les següents mesures correctores:

- Adequació i ampliació de les voreres del Vial del Congost, al Pont d'accés al polígon sobre el riu Congost, al carrer de Can Tacó i al vial enllaç carrers Can Tacó i Gran Vial. També preveu arranjar els desperfectes existents.
- Garantir l'accessibilitat als passos per a vianants. En concret es proposa millorar l'accessibilitat dels passos ubicats al ramal c. Verneda del Congost de la rotonda d'accés al polígon i al vial del Congost. També es proposa eixamplar les voreres a diferents interseccions per tal que recullin els espais d'aparcament i reduir l'amplada de l'encreuament dels vianants per la calçada (intersecció Vial del Congost – c. Gran Vial, intersecció c. Gran Vial – Enllaç c. Can Tacó i Gran Vial i intersecció c. Can Tacó – Enllaç c. Can Tacó i Gran Vial).
- Millora de l'ordenació a la intersecció del vial del Congost, Carrer Can Tacó i Pont sobre el riu Congost.
- Millora temporal de l'ordenació al tram nord del Vial del Congost.
- Reconfigurar dos espais d'aparcament del viari actual de l'àmbit (carrer de Can Tacó i Vial del Congost) per millorar la seguretat viària.
- Adequar les parades d'autobús interurbà del Vial del Congost per mitjà de dues marquesines.
- Senyalització específica per a bicicletes als recorreguts pel polígon.
- Millora de l'enllumenat del polígon.
- Habilitar dos punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

- Pel que fa a l'espai verd de Can Tabola es proposen mesures de senyalització dels passos de vianants, que comuniquin la zona residencial amb l'espai verd i amb el polígon industrial adjacent.

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 quantitatius i qualitatius, 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'EAMG analitza l'entorn de l'àmbit segons els criteris indicats al Manual d'Urbanisme de la vida quotidiana publicat per l'Ajuntament de Barcelona. Segons aquesta anàlisi, aquest entorn té un grau d'inclusivitat baix.

Des de l'equip redactor del present informe, s'accepta la documentació 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 (és el cas de Montmeló) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'EAMG analitza l'impacte de la MPPOUM a l'àmbit d'estudi en relació a la contaminació atmosfèrica en una situació futura, utilitzant el programari AMBIMOB-U. es conclou que la MPPGM repercutirà un augment de la mobilitat de 10,3 M veh-km/any i suposarà un increment del consum energètic del transport rodat de 348 tep/any, així com unes emissions de 2.639 t de CO₂/any, 16 t/any de NO_x i 2,57 t/any de PM₁₀.

En aquest sentit, l'estudi menciona que caldrà afavorir polítiques que potenciïn mitjans de transport sostenibles que contribueixin a la millora de la qualitat de l'aire.

Recomanació 5.

Es recomana implementar mesures concretes dins de l'àmbit encaminades a reduir la incidència de la mobilitat sobre la qualitat de l'aire.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi preveu, sense comptabilitzar els costos vinculats a la millora de l'enllumenat, un **cost d'execució de 316.030 €** de les actuacions derivades de la mobilitat generada.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari comptabilitzar totes les mesures previstes per l'EAMG**, donat que en el sumatori total hi manca el

cost de les dues noves marquesines, la millora en els passos per a vianants a l'àmbit de Can Tabola i les millores en l'enllumenat públic que s'indiquen en l'EAMG.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *Modificació puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Montmeló a l'àmbit de la Concentració Industrial Vallesana i Can Tabola*, 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 les següents **condicions** relatives al seu desenvolupament:

- Cal una major justificació dels valors d'ocupació adoptats en el cas dels camions.
- Cal comptabilitzar totes les mesures previstes 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