

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana per a la reubicació dels sòls d'equipament dels polígons industrials Congost, Can Parellada i Riera Marsà (Montornès del Vallès)

Municipi de Montornès del Vallès

Comarca del Vallès Oriental

Promotor: Ajuntament de Montornès del Vallès

Redactor de l'EAMG: Taller d'Arquitectura i Territori

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 General d'Ordenació Urbana per a la reubicació dels sòls d'equipament dels polígons industrials Congost, Can Parellada i Riera Marsà, al terme municipal de Montornès del Vallès.*

1. Antecedents

La present Modificació Puntual del PGOU proposa la reubicació dels usos d'equipament del polígon industrial Sector J Congost en sòls de titularitat municipal avui destinats a activitat econòmica dels polígons Sector E Riera Marsà i Sector H Can Parellada. A canvi, es proposa requalificar els sòls avui d'equipament del polígon industrial Sector J El Congost com a sòls destinats a activitats econòmiques, tot garantint les dotacions suficients de sistemes del sector J El Congost, millorant la seva dotació de zones verdes i permetent l'activació dels seus sòls vacants amb usos adequats a la seva ubicació.

Tenint en compte l'article 3 del Decret 344/2006, en tractar-se d'una modificació de planejament urbanístic general que no comporta nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, **no és obligatòria l'elaboració d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada com a document independent.**

Tot i això, el promotor de la modificació puntual, ha considerat adequat realitzar un estudi de mobilitat generada simplificat atès que la modificació té entre els seus objectius l'ajustament de la vialitat del sector industrial El Congost per tal de reduir el seu impacte, modificant, per tant, lleugerament la previsió de la xarxa de mobilitat plantejada inicialment al PGOU.

Des de l'equip redactor del present informe, i tenint en compte que la present modificació puntual de planejament possibilitarà la implantació de nous usos o activitats en un àmbit on el planejament vigent no ho preveia i alhora modifica un planejament que no ha estat avaluat des del punt de vista del Decret 344, es considera oportú que la tramitació de la modificació de planejament vagi acompanyada del corresponent EAMG.

En la següent figura es mostra l'àmbit de la MPPGOU, la qual està formada per 5 àmbits discontinus.



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 General d'Ordenació Urbana per a la reubicació dels sòls d'equipament dels polígons industrials Congost, Can Parellada i Riera Marsà al terme municipal de Montornès del Vallès*, 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 modificació puntual del PGOU té com a objecte modificar la qualificació de 5 sòls de titularitat municipal per tal de reubicar els usos d'equipament en àmbits més propicis per al desplegament dels usos de Brigada Municipal i Habitatge Dotacional, els quals el Pla d'Actuació Municipal de Montornès del Vallès indica com a equipaments que han de ser desenvolupats de forma urgent.

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

L'estudi de mobilitat de la MPPGOU analitza la mobilitat generada pels usos del planejament vigent i la compara amb la proposta, segons les ràtios que estableix el Decret 344/2006. L'estudi indica, però, que atesa la limitació de pública concurrència present a l'àmbit 2.2 Can Parellada per estar l'àmbit dins un perímetre d'alerta màxima i zona d'intervenció per risc químic, s'assimila l'ús de Brigada Municipal a l'ús industrial o logístic (5 viatges/100m² st).

S'estima que la modificació generarà un total de **4.002 viatges/dia**, produint una reducció de 3.789 viatges/dia respecte al planejament vigent (pràcticament el 50%).

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

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|-------------------|------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| Residencial | 5.664,00 | 6.514,00 | 570 | 570 |
| Equip. comunitari | 8.264,00 | 6.610,00 | 1.374 | 1.374 |
| Zona verda | 13.774,00 | 13.774,00 | 689 | 689 |
| Ús industrial | 30.712,00 | 27.377,00 | 1.369 | 1.369 |
| TOTAL | 58.414,00 | 40.501,00 | 4.002 | 4.002 |

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

L'estudi fa un càlcul del repartiment modal dels viatges generats a partir de les dades de desplaçaments interns i de connexió previstos al PMUS de Montornès del Vallès 2015-2021. Les dades que es mostren agrupen els desplaçaments a peu/bicicleta i els realitzats en transport públic, i indiquen que gairebé el 60% dels desplaçaments són interns. Respecte a l'ús modal del vehicle privat, representa el 50% en els desplaçaments interns i el 70% en els de connexió.

L'estudi apunta que gràcies a les millores en la urbanització dels vials per a vianants previstos a la modificació del PGOU es preveu una reducció en l'ús del vehicle privat en els desplaçaments interns, tot i que no en determina en quina magnitud. Pel que fa als desplaçaments de connexió, no es preveu un canvi respecte a la situació actual.

Així doncs, el repartiment modal previst a l'estudi és el següent:

| Repartiment modal proposat | VEHICLE PRIVAT | ALTRES |
|---------------------------------|----------------|--------|
| % quota modal | 56,57% | 43,43% |
| Viatges / dia de màxima demanda | 2.264 | 1.738 |

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **s'ha de realitzar una estimació del repartiment modal tenint en compte els desplaçaments que es realitzaran a peu/bicicleta, en transport públic i en vehicle privat.**

Recomanació 1.

Es recomana fer una estimació de l'increment del repartiment modal previst pel que fa als desplaçaments interns a peu a conseqüència de les millores previstes en la MPPGOU.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu els principals accessos a l'àmbit de la MPPGOU en vehicle privat: l'autopista AP7 i la carretera BP-5002. Es representen gràficament aquests accessos, indicant la procedència dels desplaçaments i els punts de connexió que es realitzen per sota de l'autopista. Aquesta informació no s'acompanya dels nivells de servei que presenten aquestes vies en els moments de màxima demanda.

Recomanació 2.

Es recomana aportar informació sobre els nivells de demanda de la xarxa viària que dona servei als sectors.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi representa gràficament l'itinerari de les línies de bus interurbà 370 i 375 i la ubicació de les parades.

Pel que fa a la connexió en transport ferroviari, es representa gràficament la ubicació de l'estació R2 Montmeló, amb la qual es pot connectar mitjançant les línies de bus urbà.

Recomanació 3.

Es recomana aportar informació sobre els serveis de transport públic (horaris, nombre d'expedicions, intervals de pas...) i la seva demanda actual.

6. Mobilitat a peu i bicicleta

L'estudi representa gràficament els accessos a peu entre el nucli urbà i l'àmbit d'estudi a través de passos habilitats que transcorren per sobre i per sota de l'autopista AP7. No obstant això, no s'indiquen les condicions d'accessibilitat i seguretat d'aquests itineraris.

Pel que fa a la mobilitat en bicicleta i VMP, no s'aporta informació sobre les infraestructures existents ni els itineraris preferents per aquest mode de desplaçament.

Recomanació 4.

Es recomana realitzar una caracterització més exhaustiva de cadascuna de les diferents xarxes de transport que donen accés a l'àmbit d'estudi per tal de fer una anàlisi més acurada de la situació de partida.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no fa una anàlisi sobre la incidència de la nova mobilitat generada a l'àmbit d'estudi a cadascuna de les xarxes actuals de transport.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **serà necessari fer una reflexió sobre la incidència que provocarà la nova mobilitat generada a l'àmbit d'estudi sobre les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat).**

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 estima segons les ràtios del Decret l'estacionament de bicicletes, turismes i motocicletes. Preveu un total de **642 places per a bicicletes, 80 per a turismes i 40 per a motocicletes**.

En el cas de l'aparcament del vehicle privat s'han utilitzat les següents ràtios:

- Per l'ús residencial: 1 ut/hab. per a turismes i 0,5 ut/hab. per a motocicletes

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 | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turisme | Total aparcaments motocicleta |
|-------------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Residencial | 5.664,00 | 6.514,00 | 160 (160) | 80 (80) | 40 (40) |
| Equip. comunitari | 8.264,00 | 6.610,00 | 67 (67) | | |
| Zona verda | 13.774,00 | 13.774,00 | 140 (140) | | |
| Ús industrial | 30.712,00 | 27.377,00 | 275 (275) | | |
| TOTAL | 58.414,00 | 40.501,00 | 642 (642) | 80 (80) | 40 (40) |

Es menciona que, a excepció de les places d'aparcament per a bicicletes ubicades a les zones verdes (140), la resta s'hauran de situar en l'interior de les corresponents parcel·les. A més, es fa una proposta d'implantació dels aparcaments i es mencionen una sèrie de recomanacions a nivell de disseny.

En relació a les places per a PMR fora de la via pública, l'estudi preveu una reserva de 2 places, donant així compliment a la normativa d'accessibilitat.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

La MPPGOU no preveu la reordenació d'usos comercials ni d'oficines, dos dels supòsits que preveu el Decret 344/2006 per tal d'establir una reserva de places de càrrega i descàrrega a l'espai públic.

10. Mesures correctores

L'estudi concreta un conjunt de propostes i recomanacions per tal d'assolir una mobilitat sostenible i eficient a l'àmbit d'estudi.

Mobilitat a peu i bicicleta:

- Millora de la urbanització dels vials amb voreres adequades per tal de potenciar els desplaçaments a peu i garantir-ne la seguretat, d'acord amb les previsions del PMUS de Montornès del Vallès.
- No es preveuen modificacions a la xarxa de bicicletes derivades de la present modificació, essent d'aplicació el que preveu el PMUS.

Recomanació 5.

Es recomana fer seguiment de les mesures previstes al PMUS de Montornès del Vallès per tal de facilitar progressivament l'accés en bicicleta als diferents sectors de l'àmbit d'estudi i, si s'escau, proposar mesures alternatives adreçades a millorar les condicions de seguretat i comoditat de la xarxa pedalable d'àmbit local.

Mobilitat en transport públic

- No es proposen modificacions a la xarxa de transport públic i es considera que l'àmbit que es proposa destinar a habitatge dotacional està servit en aquest aspecte com el conjunt de Montornès-Nord.

Recomanació 6.

Es recomana oferir una alternativa de transport públic per a les persones que es desplacin diàriament i/o puntualment als sectors 1.1 (ús industrial) i 2.2 (ús Brigada Municipal), ja que es preveu que entre els dos generin 1.369 viatges/dia (702 i 667, respectivament) i les distàncies a peu entre la parada de bus més propera són superiors als 15'.

Mobilitat en vehicle privat

- Supressió de l'aparcament de camions de l'àmbit 1.1 El Congost Nord, ajustant la parcel·la a la vialitat de circulació actual.
- Supressió de la reserva d'aparcament de l'àmbit 1.2 El Congost Sud (no executat) per tal de destinar-lo a zona verda.
- Supressió del vial de connexió contingu a l'empresa Durero Packaging SAU ubicada a l'àmbit 1.3 El Congost Sud, de manera que es pot ampliar la dotació de zones verdes en la part més inundable del sector.

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 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 inclou dades, mesures o indicadors en clau de gènere.

Tal com s'indica l'article 10 del Decret 344/2006 **cal incorporar indicadors de gènere quantitativs i qualitativs, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés a les diferents xarxes de 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 Montornès del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no analitza l'impacte de la MPPGOU a l'àmbit d'estudi en relació a la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi indica que els costos derivats de les mesures correctores previstes en la MPPGOU s'inclouen com a actuacions aïllades en el finançament de la millora de la urbanització del polígon.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la mobilitat generada *per la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana per a la reubicació dels sòls d'equipament dels polígons industrials Congost, Can Parellada i Riera Marsà, al terme municipal de Montornès del Vallès*, compta amb part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006. Tenint en compte que es tracta d'un estudi simplificat, tal com s'ha justificat a l'apartat d'antecedents del present informe, s'emet **informe favorable**.

No obstant això, s'estableixen **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 fer una estimació del repartiment modal tenint en compte els desplaçaments que es realitzaran a peu/bicicleta, en transport públic i en vehicle privat.
- Cal analitzar la incidència que provocarà la nova mobilitat generada a l'àmbit d'estudi sobre les diferents xarxes de transport (vianants, bicicletes, transport públic i vehicle privat).
- Cal incorporar indicadors de gènere quantitativs i qualitativs, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés a les diferents xarxes de mobilitat.

- Cal incloure una anàlisi d'avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

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