

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la modificació puntual del Pla General d'Ordenació de Parets del Vallès en l'àmbit del sector PE5

Municipi de Parets del Vallès
Comarca del Vallès Oriental
Promotor: ARIAL FOMENTO SLU
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 puntual del Pla General d'Ordenació de Parets del Vallès en l'àmbit del sector PE5*.

1. Antecedents

L'àmbit discontinu de la modificació puntual està inclòs en la unitat d'actuació del sector PE-5, segons determina el Pla General d'Ordenació Municipal de Parets del Vallès.

L'àmbit est de la unitat d'actuació, ubicat al costat del riu Tenes, es destina totalment a la ubicació d'equipaments i zones verdes que complementen l'àrea de desenvolupament d'equipaments, zones verdes i altres sistemes de l'entorn. Segons l'EAMG aquest àmbit ja es troba totalment desenvolupat avui dia.

Mentre que l'àrea oest de la unitat, delimitada pel carrer Barcelona i l'avinguda Lluís Companys, s'ubica en una zona estratègica i de gran rellevància pel municipi, ja que s'emplaça en l'àrea de continuïtat urbana entre les dues trames consolidades i residencials de Parets del Vallès: el nucli antic al nord, i l'Eixample al sud.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta centrar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada en l'àmbit que tindrà nova mobilitat (oest). No obstant això, tenint en compte la dimensió de l'àmbit est i la superfície que actualment ocupa el pavelló municipal, un increment de mobilitat vinculat a un augment de la superfície de l'equipament hauria d'estar supeditat a la tramitació del corresponent EAMG.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, 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.

El desenvolupament d'aquesta modificació de planejament pretén donar continuïtat a la trama urbana residencial del nucli antic, a través de la prolongació carrer Barcelona amb la constitució d'un eix cívic que s'acompanyarà de locals comercials, ubicats en planta baixa.

La modificació del PGO inclourà:

- Admetre els usos comercials majors a 300m², per implantar un gran establiment comercial (GEC) (amb 3.200 m² de sostre).
- Implantar habitatge de protecció oficial (3.200 m² de sostre i 40 habitatges).
- Implantar usos comercials de petit format, a mode de parades de mercat, per ser cedides a l'Ajuntament de Parets del Vallès
- Crear un nou espai de referència i trobada entre les dues trames urbanes consolidades del nucli antic i l'Eixample, que donarà accés als nous usos comercials i residencials.
- Garantir la integració paisatgística del conjunt a partir de l'adaptació de les edificacions segons les condicions topogràfiques i la resolució de la forta incidència topogràfica amb la naturalització dels espais lliures i l'execució de talussos enjardinats.

La imatge següent mostra el quadre de superfícies del planejament vigent i de la proposta de modificació.

	Planejament vigent		Planejament vigent (adaptació àmbit)		Proposta	
Àmbit	29.206,00	100,00%	29.015,78	100,00%	29.015,78	100,00%
Sistemes	21.063,37	72,12%	20.926,18	72,12%	21.706,86	74,81%
SV. Sistema viari	2.161,24	7,40%	2.147,17	7,40%	3.184,28	10,97%
EL. Sistema d'espais lliures	2.932,28	10,04%	2.913,18	10,04%	3.092,39	10,66%
EC. Equipaments comunitaris	15.969,84	54,68%	15.865,83	54,68%	15.430,19	53,18%
Zones	8.142,63	27,88%	8.089,60	27,88%	7.308,92	25,19%
Clau EA2 residencial	8.142,63	27,88%	8.089,60	27,88%	1.976,45	6,81%
Clau EA2* comercial					5.332,47	18,38%
Edificabilitat bruta màxima	0,44	m2st/m2s	0,44	m2st/m2s	0,23	m2st/m2s
Sostre edificable màxim	12.850,64	m2st	12.766,94	m2st	6.700,00	m2st
Sostre residencial	12.850,64	m2st	12.766,94	m2st	3.200,00	m2st
Sostre comercial	-	m2st	-	m2st	3.200,00	m2st
Sostre magatzem / aparcament	-	m2st	-	m2st	300,00	m2st
Sostre HPO	3.855,19	m2st	3.830,08	m2st	3.200,00	m2st
Número HPO	-	hab	32	hab	40	hab
Sostre habit lliure	8.995,45	m2st	8.936,86	m2st	-	m2st
Número habit lliure	117	hab	84	hab	-	hab
Densitat	40	hab/Ha	40	hab/Ha	14	hab/Ha
Número habitatges màxim	117	hab	116	hab	40	hab
	110,00	m2st/hab	110,00	m2st/hab	80,00	m2st/hab

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'estudi calcula la nova demanda de mobilitat generada, aplicant les ràtios del Decret 344/2006 per als usos residencial i de zona verda, i, en canvi, en el cas de l'ús comercial s'ha aplicat les ràtios del document *d'Indicadors de Mobilitat als grans equipaments comercials* (la qual és molt superior a la del Decret 344) però s'ha considerat una superfície de venda de 1.400 m² (respecte a una superfície de sostre previst de 3.200 m²). Tenint en compte aquests aspectes la mobilitat prevista a l'EAMG és de **2.047 desplaçaments/dia**. Cal destacar que l'EAMG només considera les superfícies d'aquells usos que incrementen el valor respecte a la situació actual consolidada (àmbit oest).

La taula següent mostra la mobilitat generada segons el Decret 344/2006 i segons les ràtios de l'EAMG:

Usos	Increment Àrea (m ²)	Increment Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		3.200,00	320	320
Comercial		3.200,00	1.600	1.624
Zona verda	2.054,16		103	103
TOTAL	-	6.400,00	2.023	2.047

Des de l'equip redactor del present informe i tenint en compte la diferència entre la superfície de sostre comercial màxim (3.200 m²) i la de venda considerada (1.400 m²) es considera que si la superfície de venda comercial final fos sensiblement superior a la plantejada en l'EAMG, caldria una actualització de l'EAMG i de les mesures correctores que es contemplen.

L'estudi incorpora la distribució modal de la mobilitat generada, segons a l'enquesta EMQ de 2006 referent a Parets del Vallès, i l'utilitza per projectar la nova mobilitat generada.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	51,5%	15,0%	33,5%
Viatges / dia de màxima demanda	1.054	307	686

Des de l'equip redactor, s'accepta la proposta de mobilitat generada i repartiment modal previst, si bé comparativament respecte a l'EMQ s'ha considerat un ús molt més intensiu de la mobilitat a peu (vint punts per damunt) en detriment del vehicle privat.

Recomanació 1.

Tenint en compte la ubicació i característiques de les xarxes de mobilitat d'accés, es recomana ajustar el repartiment modal.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, formada principalment per l'avinguda Catalunya o B-1604, l'avinguda Lluís Companys, la BV-1605, així com altres vies de caràcter més local. Es mostra els sentits de circulació i nombre de carrils d'aquesta vialitat, així com els itineraris d'entrada i de sortida al sector.

La demanda de mobilitat s'ha resolt per mitjà d'un pla d'aforaments que constava de tres aforaments manuals (encreuament av. Catalunya amb Lluís Companys, av. Lluís Companys amb carrer Migdia i carrer Migdia amb Carrer Barcelona) i tres d'automàtics (av. Catalunya, av. Lluís Companys i carrer Barcelona), realitzats l'abril de 2021. Les intensitats màximes de trànsit se situen en 5.500 vehicles/dia i carril de circulació i l'índex de saturació generalment per sota del 50%.

Per altra banda, s'analitza la dotació d'aparcament de l'entorn de l'àmbit, amb aparcament lliure en calçada i nivells d'ocupació força elevats.

L'EAMG indica que el planejament general municipal preveu la implantació d'una rotonda per part de la Diputació la qual enllaça l'Avinguda Catalunya amb l'Avinguda Lluís Companys i el carrer Barcelona.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

5. Xarxa de transport públic

Es fa una descripció de l'oferta de transport públic actual que dona cobertura al sector. A menys de 350 metres lineals hi ha 6 parades que bus on s'aturen les línies:

- 302: Barcelona-Parets- Lliçà d'Amunt (per carretera):
- 303: Barcelona- Mollet del Vallès- Riells (per carretera).

- 305: Santa Eulàlia de Romança- Mollet del Vallès- Barcelona (per Carretera).
- 330-332 Barcelona-Mollet, Parets, Lliçà i Granollers.
- 335: Granollers, Lliçà de Vall- Parets de Vallès i Polinyà.
- 345: Parets, Mollet, Santa Perpètua.
- 375: Polígons de Parets- Montmeló i Montornès del Vallès.
- 390: Servei Urbà de Parets del Vallès.
- 412: UAB Bellaterra, Parets- Granollers.
- e-21: Barcelona- Mollet del Vallès-Riells (per autopista).
- N-71: Barcelona- Parets del Vallès -Granollers

Per a cadascuna d'elles es descriu el nombre d'expedicions diàries, l'interval horari de funcionament i el croquis del recorregut.

S'indica que totes les parades properes disposen de marquesina, excepte a les situades al carrer Ponent-Parc i a l'avinguda Catalunya- Plaça de la Vila sud. Totes disposen de la informació completa de les línies però no d'encaminaments per a persones amb diversitats funcionals. També s'analitza el temps de trajecte a peu per accedir a cadascuna de les parades.

Finalment, també s'aporta informació referent a la demanda segons observació directa de les diferents línies de bus, tant en dia laborable com en dissabte. També fa una estimació de les places lliures d'aquesta oferta.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG analitza els recorreguts d'accés a les parades de transport públic. Les voreres de l'avinguda Catalunya disposen d'una amplada que garanteix l'accessibilitat, mentre que la resta de vials generalment compten amb una amplada inferior a 1,5 m d'amplada. Bona part dels passos per a vianants propers disposen de guals i es troben adaptats si bé hi ha algunes excepcions (carrer Barcelona amb Migdia).

Es troba a faltar l'anàlisi dels pendents dels itineraris de l'entorn de l'àmbit d'estudi així com dels recorreguts d'accés a les parades de transport públic.

En relació a la bicicleta, la xarxa actual és discontinua, si bé hi ha alguns carrils bici i zones pedalables propers: el carril bici bidireccional a l'avinguda Lluís Companys tram nord; al carrer de la Fàbrica; al carrer d'Enric Ballera; i una via verda al camí de Can Serra- connectant carril bici d'Enric Ballera. Es mostra sobre plànol els carrils bici existents al municipi.

També es localitzen els aparcaments per a bicicleta a la via pública més propers al PMU (2 emplaçaments propers), els quals durant el treball de camp la demanda era mínima.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència del **vehicle privat**, l'EAMG calcula el nombre de desplaçaments que es faran en vehicle privat considerant un factor d'ocupació. Els 686 desplaçaments/dia es converteixen en 448 desplaçaments en vehicle privat. Es determinen corbes d'evolució horària de les arribades i sortides dels vehicles tant en dia laborable com en dissabtes, i tant per l'ús residencial com comercial (màxim de 45 vehicles en 30'). Es fa el càlcul de la IMD futura i l'índex de saturació en hora punta, donant com a resultat increments de l'índex de saturació poc significatius. Així mateix, l'estudi també incorpora una prognosi de la mobilitat en un horitzó temporal de 10 anys, en mostra l'evolució futura dels nivells de servei als carrers Barcelona, av. Lluís Companys i Catalunya.

Es considera necessari d'analitzar també la incidència de la mobilitat generada en relació al vehicle privat en l'escenari que encara no s'hagi construït la rotonda (per part de la Diputació la qual enllaça l'Avinguda Catalunya amb l'Avinguda Lluís Companys i el carrer Barcelona), **o bé justificar que serà una actuació que es farà de forma coordinada en el temps amb el desenvolupament d'aquest àmbit.**

En relació a la xarxa de **transport públic**, es calcula que el sector aportarà 307 desplaçaments /dia, s'aporten dades d'ocupació actual dels vehicles i es conclou que l'oferta actual resulta suficient per absorbir la nova demanda prevista, tant en dia laborable com en dissabte.

En relació a la mobilitat activa, l'estudi preveu 1.008 nous desplaçaments a peu en dissabte i 46 en bicicleta.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

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'EAMG incorpora un càlcul de la demanda màxima de les necessitats d'aparcament de turismes vinculada als usos d'habitatge i comercials, i que es quantifica en 45 vehicles en l'ús residencial, i per l'ús comercial de 97.

En el cas de l'ús residencial l'EAMG preveu una reserva de 40 places i en l'ús comercial de 99. Aquest darrer valor se situa per sota del valor que fixa la normativa sectorial (que seria de 140 places). En relació a la motocicleta l'EAMG preveu una reserva per a 40 places vinculades a l'ús residencial i 15 més per a l'ús comercial.

Pel que fa al dimensionament de l'aparcament per a bicicletes, se segueixen les ràtios previstes al Decret (133 places en total).

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'EAMG.

Usos	Increment Àrea (m²)	Increment Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Residencial		3.200,00	40	80 (80)	40 (40)	20 (20)
Comercial		3.200,00		32 (32)	(97)	(15)
Zona verda	2.054,16			21 (21)		
TOTAL	2.054,16	6.400,00	40,00	133 (133)	40 (137)	20 (35)

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la dotació d'aparcament prevista.

En relació a la previsió de places per a PMR i punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, l'EAMG indica que es preveurà les reserves mínimes considerades a la normativa sectorial, i s'indica que en el cas de l'establiment comercial caldrà una reserva de tres places PMR i 3 punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala la necessitat de disposar d'una reserva de places de càrrega i descàrrega per a l'ús comercial i d'oficines. Així mateix, les activitats comercials hauran de preveure una superfície mínima per a l'emmagatzematge de mercaderies corresponent al 10% del sostre.

L'EAMG que en cas del centre comercial, es preveurà un espai per a l'emmagatzematge de mercaderies i també es disposarà d'un moll de càrrega a dins de les instal·lacions.

10. Mesures correctores

La modificació puntual considera les següents mesures correctores:

Xarxa viària

Es planteja un accés i sortida a l'aparcament del supermercat per l'av. de Lluís Companys i la sortida pel carrer Barcelona.

L'accés de camions per càrrega i descàrrega de mercaderies se segrega del trànsit de vehicles, i segons l'EAMG la sortida es farà a través del carrer Barcelona, però no queda clar el recorregut d'entrada.

Per minimitzar l'impacte del trànsit al carrer Barcelona, es preveu la urbanització d'un carril d'incorporació que faciliti l'accés a la xarxa viària primària, sense destorbar la mobilitat generada actual.

Des de l'equip redactor del present informe es **considera necessari aclarir quin és el trajecte i recorregut d'accés al centre comercial per part dels vehicles de mercaderies.**

Transport públic

L'estudi recomana, però, no compromet fer millores en els encaminaments per a persones invidents a les parades de transport públic, així com que totes les parades disposin de marquesines. Sí que proposa, en canvi, fer campanyes informatives d'ús del transport públic als visitants i als treballadors/es per tal de fomentar el seu ús.

Xarxa de vianants

S'indica que el planejament preveu l'adaptació de les voreres de l'entorn per tal que siguin accessibles i dels passos de vianants que siguin adequats a persones amb mobilitat reduïda, però no queda clar si aquesta millora queda recollida en el marc de la present modificació puntual de planejament.

Xarxa de bicicletes

No es proposen actuacions de millora

Des de l'equip redactor del present informe es considera necessari preveure i **comptabilitzar com a mesures vinculades al sector les millores de la xarxa per a vianants** (nous passos per a vianants i ampliació de la vorera), bicicletes (millorar la senyalització per facilitar la convivència amb el vehicle privat) i **la millora de l'accessibilitat en l'accés a les parades de transport públic.**

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat i gènere extretes de l'EMQ de 2006 corresponent a la RMB, i es complementa amb dades de l'EMEF de 2019, fonamentalment a informació (segons gènere i edat) del mode de transport, motiu del desplaçament, situacions de risc associades al transport públic.

L'estudi incorpora com a mesures complementàries per part del promotor:

- Instal·lar punts d'enllumenat a l'entrada del centre comercial, petits comerços i els habitatges, per millorar la seguretat de les entrades i sortides.
- Reforçar l'enllumenat públic dels itineraris principals de les parades de transport públic.
- Incorporar al projecte d'urbanització grups de bancs cada 100 m de distància en els itineraris per vianants, aquesta millora en la comoditat en els desplaçaments.
- Fer una campanya i informació constant dels serveis de transport públic i dels itineraris per bicicleta o VMP.

Des de l'equip redactor s'accepta la informació facilitada.

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 Parets del Vallès) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades de mobilitat generada i aplicant els factors d'emissió per quilòmetre recorregut (EMEP Corinair).

Recomanació 2.

Es recomana preveure mesures complementàries per reduir la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica, per exemple establint una regulació de les places d'aparcament de sector i entorn immediat.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no aporta cap informació relacionada amb el finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.

Des de l'ATM **es considera necessari la quantificació de totes les càrregues derivades de la mobilitat generada de les propostes, així com de les condicions fixades per l'ATM.**

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *per la modificació puntual del Pla General d'Ordenació de Parets del Vallès en l'àmbit del sector PE5*, 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 **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:

- En el cas que la superfície de venda comercial final fos sensiblement superior a la plantejada en l'EAMG, caldrà una actualització de l'EAMG i de les mesures correctores que es contemplen.
- Es troba a faltar l'anàlisi dels pendents dels itineraris de l'entorn de l'àmbit d'estudi així com dels recorreguts d'accés a les parades de transport públic.
- Cal analitzar també la incidència de la mobilitat generada en relació al vehicle privat en l'escenari que encara no s'hagi construït la rotonda, o bé justificar que serà una actuació que es farà de forma coordinada en el temps amb el desenvolupament d'aquest àmbit.
- Cal aclarir quin és el trajecte i recorregut d'accés al centre comercial per part dels vehicles de mercaderies.
- Cal preveure i comptabilitzar com a mesures vinculades al sector les millores de la xarxa per a vianants, bicicletes, i la millora de l'accessibilitat en l'accés a les parades de transport públic.
- Cal la quantificació de totes les càrregues derivades de la mobilitat generada de les propostes, així com de les condicions fixades per l'ATM.

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