

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM de Santa Margarida i els Monjos**

**Municipi de Santa Margarida i els Monjos**  
Sol·licitant: Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos  
Promotor: Ajuntament de de Santa Margarida i els Monjos  
Redactor de l'EAMG: ADEDMA

---

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 pel *POUM de Santa Margarida i els Monjos*.

## **1. Antecedents**

La proposta del POUM de Santa Margarida i els Monjos mostra un planejament equilibrat, amb l'objectiu de densificar la trama urbana, omplir buits urbans i crear itineraris de connexió entre els diferents nuclis del municipi per als modes no motoritzats.

En data 28 de novembre de 2008 l'Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos va sol·licitar a l'ATM informe de l'aprovació inicial del POUM el qual va resultar favorable condicionat i tramès a l'ajuntament de Santa Margarida i els Monjos en data 8 de gener de 2009.

En data 21 de gener de 2009 l'Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos va tornar a sol·licitar a l'ATM informe de l'aprovació inicial del POUM el qual va resultar, de nou, favorable condicionat, atès que el nou document era idèntic a l'anterior. L'informe va ser tramès a l'Ajuntament de Santa Margarida i els Monjos en data 10 de febrer de 2009.

El nou document presenta petits canvis en l'ordenament urbanístic i incorpora noves dades pel que fa a algunes de les condicions imposades per l'ATM.

El POUM conté un total de 27 PAU i 4 SUD, ocupant una superfície total de 684.712 m<sup>2</sup>, 68,5 ha.

El municipi compta amb una població de 6.459 habitants (2007), i el POUM preveu una població màxima de 9.400 habitants per a l'any 2020.

Els canvis més significatius de la proposta es troben:

PAU núm. 10 s'ha incrementat en 11 habitatges però s'ha mantingut el sostre.

PAU núm. 11 A baixat la densitat en 3 habitatges

Pau 19 l'Alcoholera s'ha reduït el sostre industrial i s'ha incrementat el comercial

Sector UD1 Avinguda Pla de l'estació s'ha reduït el sostre comercial i s'ha incrementat l'industrial

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Santa Margarida i els Monjos*, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 2.014 habitatges,
- Es destinen 63.351 m<sup>2</sup> de sostre a usos comercials,
- Es creen nous equipaments que ocupen 14.367 m<sup>2</sup> de sostre,
- Es creen nous espais lliures, que ocupen 148.992 m<sup>2</sup> de sòl
- Es destinen 81.379 m<sup>2</sup> a sostre industrial.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat del POUM estima que el sector generarà un total de **20.193 desplaçaments/dia**, considerant tots els usos descrits al punt anterior.

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

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial			2.014	14.098	14.098	14.098
comercial		63.351,00			31.676	2.684
industrial		81.379,40			4.069	2.551
equipaments		14.637,28			2.927	727
zona verda	148.992,83				7.450	134
<b>TOTAL</b>	684.711,59		2.014	14.098	60.220	19.095

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **14.098 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m<sup>2</sup>), la mobilitat generada és d'uns 31.676 viatges/dia. Tanmateix, l'estudi de mobilitat considera 2.684, al·legant les característiques pròpies del municipi. De tota manera s'ha trobat un error en el càlcul del PAU 19, doncs no s'ha considerat la superfície comercial de 20.664 m<sup>2</sup> que, atenent al lloc on es vol implantar sí que podria generar una mobilitat de prop de 10.000 viatges més en el sector. Caldrà que el municipi sigui molt curós en la tipologia de comerç que instal·li per a no generar problemes de congestió en el via de l'avinguda de l'estació.

Quant als **equipaments**, es preveu una mobilitat de 2.927 viatges/dia, utilitzant les ràtios per a equipaments genèrics. Novament l'estudi pren unes ràtios diferents que fan concloure que la mobilitat generada pels equipaments serà de tan sols 727 viatges/dia.

El volum estimat de viatges que poden generar les **zones verdes**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, és d'uns 7.460 viatges/dia. L'estudi té en compte aquests espais i els diferencia en funció de la seva ubicació i funcionalitat. Tanmateix, resulta que les zones verdes no generen mobilitat quan en algun cas són espais prou atractius.

La presentació de la informació a l'estudi de mobilitat dificulta la contrastació i justificació de les ràtios aplicades.

L'estudi mostra el **repartiment modal** de Santa Margarida i els Monjos (en base a l'EMO 2001), i assigna una distribució dels viatges generats per cada mode de transport:

Repartiment modal proposat	A PEU	BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	6,9%		7,5%	85,6%
Viatges / dia feiner	1.393		1.515	17.286

Tanmateix, cal pensar que els nous desenvolupaments previstos al POUM afavoriran el desenvolupament d'una mobilitat més local, ja que es creen sectors i equipaments que conferiran una continuïtat urbana, a més de noves connexions per als modes no motoritzats entre els diferents nuclis urbans i l'estació de tren.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés (xarxa bàsica primària, local bàsica i secundària). S'aporten dades de la demanda actual d'aquestes vies (AP-7, A-7, B-212, BV-2128 i BV-2176), que mostren que a excepció de l'AP-7 i l'A7, variant de la N-340, el trànsit no presenta valors destacats.

## 5. Xarxa de transport públic

L'estudi mostra l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi, que inclou:

- Rodalies: RENFE (Santa Margarida i els Monjos), de la línia C4, a on efectuen parada 21+22 expedicions.
- Autobusos interurbans: hi ha un total de 6 línies que efectuen parada a algun dels nuclis urbans del municipi. La que compta amb més expedicions té 8+9, entre la Múnia i Vilafranca, enllaçant els dos nuclis amb més població del municipi. Dues de les línies disposen de 3+3 expedicions i 1+1 expedicions, i les altres 3 només funcionen alguns dies a la setmana (dies de mercat, etc).
- Taxi: el municipi no disposa d'aquest servei, és necessari anar a Vilafranca.

S'aporta informació dels llocs de parada dels diferents serveis de transport públic, i es concreta que la informació disponible a les parades és insuficient, així com l'estat d'alguns equipaments (marquesines o estació de tren).

No hi ha intermodalitat bus – tren, ja que la parada d'autobús més propera es localitza a 600m de l'estació de tren. En aquest sentit es convenient que l'Ajuntament estudiï si algunes de les línies interurbanes podrà acostar-se a l'estació tal com recomana l'EAMG.

L'estudi fa referència a la nova línia ferroviària de mercaderies contemplada en el PDI de l'RMB, així com a la línia orbital ferroviària (LOF) que es preveu que afecti el terme municipal a l'est.

## 6. Mobilitat a peu

L'estudi especifica les característiques de la xarxa de vianants al municipi, fent palès que les connexions són inadequades per al vianant entre els diferents nuclis urbans.

Es mostra gràficament la xarxa de vianants actual, considerant com a itineraris totes aquelles voreres amb una amplada superior a 2m.

L'estudi conclou que manca una connexió adequada entre els nuclis urbans, en el recorregut a l'estació de tren i en els itineraris fins a les parades de transport públic interurbà.

## 7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi especifica quines són les infraestructures específiques per a la bicicleta existents al municipi. Hi ha dos trams de carrils bici, no connectats, i diversos trams de zona 30, també mancats de connexió.

Per altra banda el municipi compta amb dos espais d'aparcament públic per a bicicletes, a la biblioteca i a l'Ajuntament.

L'estudi conclou que manca una xarxa contínua d'itineraris, especialment entre els nuclis urbans, l'estació de tren i els diferents equipaments públics.

## 8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi considera que les xarxes projectades absorbiran la nova mobilitat sense problemes i que els servies de transport públic actuals podran absorbir l'impacte de la nova mobilitat sobre l'oferta existent.

De no caldrà estar amatent a com es produeix el creixement, sobre tot de les activitats terciàries, i si bé és cert que la xarxa de ferrocarril pot ser un bon element d'aportació per a la mobilitat intermunicipal principal, caldrà avaluar l'impacte sobre la xarxa d'autobusos.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial			2.014	4.028	2.014	1.007
comercial		63.351,00		634		
industrial		81.379,40		814		
equipaments		14.637,28		146		
zona verda	148.992,83			1.490		
<b>TOTAL</b>	684.711,59		2.014	<b>7.112</b>	<b>2.014</b>	<b>1.007</b>

Valors molt semblants als que proposa l'estudi de mobilitat.

Respecte de les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** l'estudi proposa fer una reserva de **2.014 places**, 1 per a cada habitatge, tal i com indica el Decret.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **1013 places** per a usos residencials, 0,5 places per habitatge. L'estudi de mobilitat utilitza aquesta mateixa ràtio.

L'informe incideix en què cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per evitar que aquestes aparquin sobre les voreres.

Cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes fora de la via pública** per a usos residencials. En concret, l'estudi preveu reservar en total **7.445 places per a bicicletes**. Des de la redacció del present informe es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe, sempre fora de la via pública.

En consideren correctes la majoria de les recomanacions que fa l'estudi pel que fa a l'aparcament.

## **10. Distribució Urbana de Mercaderies**

L'estudi fa la previsió, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi proposa afegir parades noves dels autobusos interurbans, a Cal Rubió (polígon industrial Casa Nova) i a l'estació de tren. També es proposa augmentar la freqüència de pas de dues línies que només funcionen dos dies a la setmana, per tal de millorar la connexió entre els diferents nuclis urbans del municipi.

Des de la redacció del present informe es considera necessari millorar l'oferta del transport públic, tanmateix el propi municipi no és el titular del servei, per tant caldrà que les propostes siguin plantejades davant la Direcció General de Transport Terrestre de la Generalitat, que és qui haurà de valorar tècnicament i econòmicament les millores a realitzar, i dur-les a terme en cas que ho estimi convenient.

Per altra banda, l'estudi fa referència a la xarxa ferroviària i especifica que el nou POUM preveu crear dos espais d'aparcament adjacents a l'estació, per tal de permetre la intermodalitat vehicle privat – ferrocarril, amb capacitat per a 169 turismes i 169 motocicletes.

Per últim, l'estudi proposa ubicar una parada de taxis a l'estació de tren.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi concreta que el POUM completa la xarxa viària bàsica, assegurant la connectivitat amb els indrets on es generen el major nombre d'aparcaments.

Es construeixen 4 nous ponts per garantir la connectivitat a les dues vores del riu Foix.

## **Xarxa de vianants i bicicletes**

El POUM preveu eixos cívics territorials i urbans i vies cíviques d'articulació i enllaç, que tindran preferència per als modes no motoritzats, per connectar els diferents nuclis urbans i les principals polaritats, equipaments i espais lliures.

Es construeixen 3 ponts al riu Foix, per millorar la connectivitat, i es crea un nou itinerari per a connectar amb l'estació de tren.

La proposta del POUM defineix la funcionalitat de cada vial del municipi, assegurant una connectivitat total per als modes no motoritzats. Es creen diverses àrees de cohabitació.

## **12. Conclusions**

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Santa Margarida i els Monjos*, conté bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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.

Barcelona, 23 d'octubre de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic