

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quintí Mediona. Sector Fassina i Sector Soleia d'en Gili

Municipi de Sant Quintí Mediona

Promotor: Ajuntament de Sant Quintí Mediona

Redactor de l'EAMG: Ferran i Associats, sl

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 *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quintí Mediona. Sector Fassina i Sector Soleia d'en Gili*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quintí Mediona* va ser aprovat inicialment en data 9 de maig de 2007, contenint l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada corresponent que va ser informat favorablement per part de l'ATM (codi d'expedient G-82/2007).

Posteriorment a l'aprovació inicial, una vegada fet l'estudi de les al·legacions presentades, es va veure necessari fer un canvi substancial en el Pla, ja que s'adoptaren nous criteris respecte de la classificació del sòl en els dos nous àmbits d'actuació, la Fassina i la Soleia d'en Gili.

Segons indica la memòria d'ordenació, el sector la Fassina compta amb l'existència d'una fàbrica que genera molèsties al veïnat, i té una mobilitat complicada d'accés al carrer Doctor Ferran des de l'Avinguda Montserrat. Per altra banda, el sector Soleia d'en Gili té unes escales per a vianants que connecten la zona de la Soleia amb la resta del nucli urbà i que es troben sobre uns terrenys que no tenen la titularitat municipal. Ambdós sectors necessiten d'un reordenament viari que permeti les connexions adients, aconseguint la reconversió de la indústria i l'obtenció dels terrenys públics.

L'actuació proposada en els àmbits de la Fassina i el sector de la Soleia d'en Gili es basa en solucionar els problemes actuals exposats, i que són essencialment de mobilitat tant per a vianants com per als vehicles i els problemes que causa tenir una indústria dins d'una zona residencial. Per tal de millorar la mobilitat per als vianants, es necessita connectar correctament la zona que uneix la Soleia i el nucli urbà, una manera de solucionar-ho és adequar correctament les escales que els uneix, per poder-ho aconseguir es modificarà la classificació del sòl d'aquest terreny, fet que permetrà tanmateix l'obtenció dels terrenys.

L'Ajuntament de Sant Quintí de Mediona torna a demanar informe a l'ATM sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del POUM incorporant les modificacions en els dos sectors esmentats. Donat que l'estudi de mobilitat complementa l'estudi presentat l'any 2007, els capítols a continuació incorporen tant la informació ja aportada com la que es presenta de nou.

Sant Quintí de Mediona compta amb una població de 2.167 (any 2009).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Quintí Mediona. Sector Fassina i Sector Soleia d'en Gili* 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 del POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 138.367 m² de sostre residencial (31.146,73 m² dels quals es preveu que es destini a habitatge de protecció pública, segons la memòria social), que suposaran **1.172 habitatges** nous (112 més que en la versió anterior del POUM ja aprovada inicialment)
- La nova **activitat industrial**, de 139.561 m² de sostre.
- Nous **equipaments** municipals, entre ells un camp de futbol, una pista esportiva i piscina i equipaments educatius
- Altres superfícies destinades a sistemes (equipaments i zones verdes)

Cal esmentar que es troba a faltar un quadre resum amb les dades de superfície i sostre a desenvolupar, tant a l'estudi de mobilitat com a la documentació urbanística (en la versió anterior i també en la que es presenta de nou).

Segons la documentació aportada no es preveu cap desenvolupament de sòl terciari.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de l'estudi presentat, el desenvolupament del POUM generarà **22.000 desplaçaments/dia feiner, 11.000 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		149.362,04	1.172	8.204	14.936	8.204
industrial		139.561,00			6.978	6.978
equip. docents	12.719,09	12.719,09			2.544	368
equip. esportius	17.905,52				3.581	465
altres equipaments	47.481,99	47.481,99			9.496	5.725
zona verda					0	0
TOTAL	523.777,13	349.124,12	1172	8.204	37.536	21.740

Els nous habitatges generaran 8.200 viatges/dia, els equipaments docents uns 400 viatges/dia, els equipaments esportius uns 500 viatges/dia i els usos industrials 7.000 viatges/dia.

Els altres 5.800 viatges/dia restants l'estudi els justifica amb la mobilitat generada per altres equipaments i zones verdes (comptabilitzats conjuntament com a 'sistemes').

Novament, des de la redacció del present informe es vol destacar la dificultat d'agrupar aquesta informació a partir de la documentació, ja que ni l'estudi de mobilitat ni la documentació del planejament especifiquen un quadre amb les superfícies totals dels sectors ni les superfícies de sostre per a cada ús, o per als sistemes.

Segons indica l'estudi presentat l'any 2007 a l'ATM, la mobilitat actual del municipi és en un 31% interna i en un 69% de connexió (55% de generació i 14% d'atracció), segons dades de l'Idescat (EMO). El 72% dels viatges interns es realitzen en vehicle privat, tot i ser la majoria de distàncies inferiors a 2 km.

La resta de desplaçaments es realitzaran a peu o en bicicleta. L'estudi considera que cap desplaçament s'efectuarà en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	28,0%	0,0%	72,0%
Viatges / dia feiner	6.087	0	15.653

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi presentat l'any 2007 descriu la connectivitat externa del municipi per al trànsit rodat, la comunicació intercomarcal (C-15, eix Igualada – Vilafranca – Vilanova), amb l'autopista AP-2 / AP-7 i la N-340 i amb els municipis de les rodalies (C-244a).

També descriu la xarxa de camins (camins turístics com el de la Parellada o el del Sumoll, camins històrics de connexió intracomarcal i 'carrerades')

L'estudi mostra en plànol la xarxa viària bàsica del municipi.

El parc de vehicles de Sant Quintí de Mediona era l'any 2005 de 1.429 vehicles (68% turismes, 10% motocicletes, 19% camions o furgonetes). Hi ha una motorització, en conseqüència, de 720 veh/1000 habitants o 480 turismes/1000 habitants.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi presentat l'any 2007 esmenta l'existència d'una línia d'autobusos que comunica Sant Quintí amb Vilafranca, que està connectada amb Barcelona i Tarragona mitjançant la línia C4 de Rodalies de Renfe. Aquesta línia, que inicia el recorregut a Sant Quintí de Mediona, recorre els municipis de Sant Pere de Riudebitlles, Torrelavit, El Pla, Sabanell, Puigdàlber, Can Cartró, La Granada i Santa Fe.

L'estudi no concreta l'existència d'altres línies de transport públic:

- La Llacuna - Barcelona (La Hispano Llacunense) (7 expedicions / sentit en dia feiner)
- Sant Pere de Riudebitlles -Vilafranca del Penedès - Barcelona (La Hispano Igualadina) (1 expedició / sentit en dia feiner)

- Igualada - Barcelona per Vilafranca del Penedès (La Hispano Igualadina) (2 expedicions / sentit en dia feiner)
- Vilafranca del Penedès - Monestir de Montserrat (La Hispano Igualadina) (1 expedició / sentit només els festius de setembre i octubre)
- Igualada - Segur de Calafell (La Hispano Igualadina) (1 expedició / sentit només els diumenges d'agost)
- Barcelona a Santa Coloma de Queralt (La Hispano Llacunense) (1 expedició / sentit només els dissabtes)

Es mostra un plànol amb el recorregut de les línies interurbanes per dins del municipi i la localització de les parades.

6. Mobilitat a peu

El document exposa que es fa un elevat ús del vehicle privat per a desplaçaments que es podrien realitzar a peu, que les voreres del centre urbà tenen una amplada insuficient, que els carrers amb prioritat per a vianants són escassos i que el cotxe és el mitjà predominant a la via pública.

7. Mobilitat en bicicleta

No es fa cap referència a l'estat actual de la mobilitat en bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

El nou estudi de mobilitat afirma que l'àmbit de la Soleia d'en Gili, amb l'ordenació proposada, garanteix correctament la connexió per a vianants entre la Soleia i el nucli urbà. S'incrementen les zones verdes de tal manera que les zones de protecció de viari per a la futura variant queda solucionat dins de la zona verda, i es col·loca una zona residencial que està ben comunicada tant per a vianants com per a vehicles.

Segons l'estudi aquest àmbit permetrà una millora de la mobilitat que repercutirà a tot el nucli de Sant Quintí.

Ni l'estudi anterior ni el presentat en l'actualitat aporten càlculs o consideracions sobre com incidirà la nova mobilitat sobre la xarxa existent i prevista.

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 només 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 turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		149.362,04	1.172	2.344	1.172	586
industrial		139.561,00		1.396		
equip. docents	12.719,09	12.719,09		127		
equip. esportius	17.905,52			179		
altres equipaments	47.481,99	47.481,99		475		
zona verda				0		
TOTAL	523.777,13	349.124,12	1172	4.521	1.172	586

L'estudi de l'any 2007 concreta les previsions del POUM quant a l'aparcament de vehicles privats, que es troben regulades a l'article 144 de la Secció Cinquena del document de planejament. En concret, es proposa un mínim d'una plaça de turisme per habitatges de fins 125 m² i dues places de turismes per a habitatges de dimensions superiors. El mateix article especifica les ràtios que s'hauran d'utilitzar quant a l'aparcament de turismes segons els diferents usos que tinguin els desenvolupaments urbanístics (edificis o locals públics, indústries i magatzems, activitats recreatives, hotels, clíniques i sanatoris i biblioteques). El Decret 344/2006 demana una reserva d'aparcament de turismes només per a l'ús habitatge (aparcament en origen).

Segons l'estudi el desenvolupament del POUM genera un total de 611 places d'aparcament per a vehicles (no queda clar si es refereix a places en soterrani o a la via pública).

Quant a l'aparcament de bicicletes, l'estudi de 2007 determina que el POUM assumeix les reserves mínimes d'acord amb els valors proposats pel Decret 344/2006. Tanmateix, es detecta una errada ja que per a l'ús habitatge es determina la ràtio 1 plaça d'aparcament / habitatge quan el Decret especifica el valor màxim de 2 places / habitatge o 2 places / 100 m².

El nou estudi presentat no fa cap consideració respecte de l'aparcament. Des de la redacció del present informe es vol incidir en què el planejament derivat haurà de contemplar les reserves mínimes d'aparcament que contempla el Decret, tant per a vehicles motoritzats com per a bicicletes, i en cas que es preguin valors diferents als proposats pel Decret caldrà aportar justificacions al respecte.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no especifica l'existència de sostre comercial en combinació amb les edificacions residencials. Tanmateix, cal tenir present que, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, s'ha de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega, així com una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m² de superfície de venda o per cada 8 establiments.

Per tant, en els futurs desenvolupaments del POUM caldrà tenir en compte aquestes consideracions.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi de l'any 2007 planteja diferents actuacions per permetre millorar la ubicació de les parades i la incorporació d'aparcaments de cotxes i bicicletes per afavorir l'ús del transport públic (intermodalitat privat – públic).

- construcció de noves rotondes d'enllaç a la ronda urbana de la C-244a, que facilitaran les maniobres dels autobusos, amb noves parades i places d'aparcament
- previsió de dues noves parades que incorporen places d'aparcament
- previsió d'una nova parada al polígon industrial Vinyets – Fogars,
- incorporació de dues parades al costat d'una futura escola, per permetre la parada del transport escolar.

S'especifica el nombre d'aparcaments per a turismes, motocicletes i bicicletes a cada parada de transport interurbà (segons el Decret, 0,5 places de bicicletes, 5 places de cotxes i 5 places de motocicleta per cada 30 places ofertades de circulació). La proposta supera la previsió del Decret, per tal de promoure la intermodalitat transport privat – transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es grafien els vials que tenen una amplada superior als 11m, i que per tant compleixen els requisits de xarxa bàsica.

Pel que fa als trams urbans de les carreteres, transcorren en sòl urbà consolidat, encara que es preveu una variant de la C-244a des de la zona dels Vinyets fins al giravolt de la Soleia, encerclant la zona de Matasans (el desenvolupament residencial més important) i deixant el nucli urbà a una banda. L'estudi de mobilitat considera que és necessària aquesta actuació ja que la infraestructura viària actual és insuficient per encabir la nova mobilitat rodada. A la vegada amb aquesta variant l'elimina el 'revolt de la Passada' de la C-244a, que presenta problemes de seguretat viària.

Xarxa de vianants

L'estudi descriu les actuacions quant a la planificació del POUM que tenen com a objectiu potenciar els desplaçaments a peu,

- s'incorpora una nova qualificació viària que defineix 'ús preferent per a vianants' (qualificació A2). Els vials A2 pretenen crear una xarxa d'itineraris per a vianants alternativa a la xarxa viària bàsica dels vehicles motoritzats.

- els nous carrers que proposa el POUM no superen els pendents del 8%
- el POUM fixa unes amplades mínimes per permetre el pas de cadires de rodes, carretons de nens o carrets de la compra
- s'ha previst 2 trams d'escaleres que respectaran el Codi d'Accessibilitat

Es mostra gràficament els itineraris amb qualificació A2, que suposen una xarxa d'espais pacífics.

Xarxa de carrils bicicleta

S'ha previst dos itineraris per a bicicletes, amb l'objectiu de connectar els diferents barris amb el nucli urbà. Els dos travessen el SUD-R Matasans, de nord a sud i d'est a oest.

No s'especifiquen els pendents, però des del present informe s'incideix en què els pendents màxims d'aquests trams proposats hauran de ser inferior al 5%, tal i com marca el Decret.

La xarxa ciclable es mostra sobre plànol.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Sant Quintí de Mediona, Sector Fassina i Sector Soleia d'en Gili*, conté una 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Es demana concretar més acuradament els usos planificats, per tal de poder ajustar la nova mobilitat generada.
- La proposta de repartiment modal de la nova mobilitat haurà de tenir en compte tant els viatges urbans com els interurbans, i fer una proposta de mobilitat en transport públic, donat que els sectors objecte d'estudi ja disposen d'oferta de transport públic. En base a aquest repartiment modal caldrà analitzar com afecta la nova mobilitat a les diferents xarxes existents i previstes.
- Caldrà tenir en compte les reserves d'aparcament fora de la via pública per als diferents usos previstos.
- Indicadors de gènere que permetin analitzar els diferents patrons de mobilitat segons sexe i edat.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Sant Quintí de Mediona que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, a 29 d'abril de 2010

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic