

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Pere de Riudebitlles

Municipi de Sant Pere de Riudebitlles

Sol·licitant: Ajuntament de Sant Pere de Riudebitlles

Promotor: Ajuntament de Sant Pere de Riudebitlles

Redactor de l'EAMG: La Llena, serveis i projectes ambientals

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 Pere de Riudebitlles*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Pere de Riudebitlles* es redacta amb l'objectiu d'assignar un potencial de sostre moderat, de preveure una variant de la carretera de Sant Sadurní a Sant Quintí al seu pas pel nucli urbà, de preveure una reserva per a equipaments supramunicipals, i d'ampliar el sector industrial de Les Toeses i preveure una àrea mancomunada amb Sant Quintí de Mediona per a dur a terme activitats productives.

En dat 8 de setembre de 2010 l'ATM va emetre informe favorable al EAMG del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Pere de Riudebitlles* tot imposant unes condicions relatives al càlcul de la mobilitat generada i el seu impacte sobre les xarxes.

L'ajuntament de Riudebitlles, en data 29 de març, va entrar a l'ATM un nou EAMG, amb data desembre de 2010, per a ser informat per l'ATM que dóna objecte al contingut del present informe.

L'àmbit d'estudi comprèn el conjunt del municipi, ja que els sectors a desenvolupar es troben a diversos emplaçaments del terme municipal, ocupant un total de 429.944 m² (dels quals 182.526 m² corresponen a sòl urbà i la resta a sòl urbanitzable).

El municipi de Sant Pere de Riudebitlles té una dimensió reduïda, de 5,4 km². La població del municipi és de 2.246 habitants (any 2006).

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 Pere de Riudebitlles* de data desembre de 2010 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 (considerant tant els desenvolupaments el sòl urbà com en sòl urbanitzable, i segons la memòria d'ordenació):

- La creació de 854 habitatges nous
- Noves zones industrials amb 149.984 m² de sostre destinat a activitats productives
- La creació de 27.935 m² de sòl destinat a equipaments
- Es destinen 52.128 m² a espais lliures urbans de nova creació

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el desenvolupament del POUM generarà **21.666 desplaçaments/dia feiner, 11.533 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 darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		110.100,00	854	5.978	11.010	5.978
industrial		149.984,00			7.499	7.495
equipaments	27.935,00				5.587	5.587
zona verda	52.128,00				2.606	2.606
TOTAL	429.944,00	260.084,00	854	5.978	26.703	21.666

Tanmateix les dades del Decret estan calculades per superfície de sostre, però en molts casos es tracta de la total del sector on ja hi ha habitatges existents, pel que es considera correcta el càlcul realitzat pel EAMG.

Els nous habitatges poden generar 5.978 viatges/dia, els establiments industrials uns 7.495 viatges/dia, els equipaments uns 5.587 viatges/dia, i les zones verdes uns 2.606 viatges/dia.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat (EMO 2001) de Sant Pere de Riudebitlles, així com les dades del repartiment modal de l'EMQ 2006 per a l'RMB. Per a la nova mobilitat l'estudi proposa el següent repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	45,5%	7,8%	46,7%
Viatges / dia feiner	9.858	1.690	10.118

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que es tracta d'un repartiment modal amb un baix component de vehicle privat, en relació a les dades que mostra l'EMO 2001. Per tal que la quota de modes no motoritzats assoleixi aquests valors en un entorn com el de Sant Pere de Riudebitlles, caldrà que el POUM desenvolupi els itineraris i actuacions per prioritzar els desplaçaments a peu i en bicicleta abans de que es generi la nova mobilitat.

És molt important que en el desenvolupament del POUM es prevegi la localització del petit comerç i els serveis essencials de manera que es la majoria de persones puguin accedir a peu o en bicicleta o amb la xarxa de transport públic.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi concreta quina és la xarxa viària d'accés al municipi: eix d'accés principal C-15, eix local principal BP-2151 i carretera C-244a.

L'estudi també detalla quina és la xarxa de camins que connecta amb els nuclis veïns, alguns dels quals es troben asfaltats.

Quant a vialitat urbana, l'estudi destaca que bona part dels vials són funcionalment de convivència, ja que els vianants circulen indistintament tant per la vorera com per la calçada. Dues excepcions a aquests vials són el carrer La Carretera (la carretera BP-2151 al seu pas pel nucli urbà, que aglutina bona part del teixit comercial i social del municipi) i el carrer Montserrat, que disposen de voreres amples i que absorbeixen un trànsit important.

L'estudi posa de manifest que algunes amplades dels vials considerats estructurants per la seva connexió amb la xarxa supramunicipal no són suficients per absorbir tot el trànsit que hi circula.

L'estudi aporta dades de demanda del trànsit de la carretera BP-2151 al seu pas pel municipi (uns 5.500 veh./dia l'any 2006) i de la carretera C-244a (2.700 veh./dia l'any 2006).

Al centre urbà hi ha un solar habilitat com a aparcament municipal amb capacitat per a 25 vehicles.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Servei d'autobús interurbà: hi ha una línia que connecten el municipi amb Vilafranca i Sant Quintí de Mediona, amb 4+4 expedicions en dia feiner i 3+3 els dissabtes.

S'aporta documentació gràfica amb la localització de les parades dins del terme municipal, així com la descripció de les infraestructures de què disposen les parades. Tots els barris es troben a una distància inferior a 500 m d'alguna de les parades, a excepció dels barris de l'Altra Banda i del Cel Blau.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca la convivència generalitzada entre modes motoritzats i no motoritzats que es dona lloc als vials del municipi. Les voreres sovint són molt estretes (inferiors a 1m), el que provoca que els vianants utilitzin la calçada. L'estudi afirma que el nucli antic presenta una situació *de facto* de prioritat invertida.

L'estudi destaca la zona de la plaça del Paper i de la plaça central que, conjuntament amb els carrers La Carretera i Montserrat conformen espais de qualitat per a vianants. Altres carrers que esdevenen itineraris principals per a vianants són el Pg. Sant Jeroni, la Rambla Sant Jordi, i els carrers Pirineu, Nou, Sant Quintí i el Pont de l'Altra Banda.

Únicament hi ha semàfors al pas de la carretera BP-2151, que regulen el pas de vianants.

Quant a la bicicleta, l'estudi destaca la convivència amb els altres modes, donat que no es disposa d'una xarxa específica. Es disposa de dues zones d'aparcament per a bicicletes, davant l'Ajuntament i al carrer Curronet (vora l'escola Estel).

Per últim, l'estudi descriu les rutes excursionistes que passen pel municipi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi destaca que un 40% de la nova mobilitat provindrà del nou sector industrial en el sòl urbanitzable, per tant bona part dels viatges se centraran en la carretera C-15. Aquest sector industrial es localitza a 1,5 km del nucli urbà, per tant l'estudi assumeix que la gran majoria dels desplaçaments s'efectuaran en vehicle privat. La carretera de connexió (BP-2151) no disposa de vorals i té una calçada estreta, per tant no afavoreix els modes no motoritzats.

Quants als dos nous sectors residencials en sòl urbanitzable, així com els diferents Plans de Millora Urbana i Plans d'Actuació Urbanística, l'estudi destaca que es

localitzen al nucli urbà, per tant es preveu que bona part dels desplaçaments s'efectuïn a peu o en bicicleta

Es mostra una imatge amb la distribució territorial de la mobilitat.

Quant al dimensionament de les xarxes, es troba a faltar una traducció en nombre de vehicles i d'usuaris de transport públic en relació a les capacitats de les xarxes existents, especialment en l'hora punta. Caldrà, doncs, en el desenvolupament del planejament derivat anar detallant aquestes dades per confirmar que les xarxes en són suficients.

8. 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		110.100,00	854	1.708	854	427
industrial		149.984,00		1.500	295	
equipaments	27.935,00			279		
zona verda	52.128,00			521		
TOTAL	429.944,00	260.084,00	854	4.008	1.149	427

Quant al sector industrial, l'estudi incorpora una nova ràtio per a l'aparcament de vehicles (1 plaça / 500 m² de sostre).

L'estudi incorpora una previsió de reserva de places per a bicicletes i vehicles motoritzats seguint les indicacions del Decret..

Des de la redacció del present informe es desconeix l'ús definitiu dels equipaments, però per les ràtios que aplica l'estudi sembla ser que es tracta en la seva majoria d'equipaments educatius, esportius o culturals. Caldrà assegurar que s'ofereix un nombre de places suficient i que l'oferta s'ajustarà a la demanda en cas necessari.

Quant als usos industrials, caldrà garantir que les places d'aparcament per a bicicletes se situen en llocs segurs, dins de les parcel·les industrials.

En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres i preveure els aparcaments en l'interior d'edificis d'habitatges.

El POUM preveu 5 noves bosses d'aparcament per donar servei als diferents usos a desenvolupar. Les places previstes varien de 36 a 120 places, amb un total conjunt d'unes 340 places.

9. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 que mostren que les dones tenen menys mobilitat per motius ocupacionals que els homes.

10. Impacte sobre la contaminació atmosfèrica

Tot i que no és obligatori, l'EAMG conté una avaluació sobre les emissions de contaminants produïda pel POUM.

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi considera que la cobertura territorial actual de transport públic és adequada per als desenvolupaments residencials.

En el cas de la zona industrial, l'estudi proposa ubicar una nova parada a l'alçada de la C-15, per la qual també hi hauria d'efectuar parada la línia interurbana que recorre Sant Pere de Riudebitlles, a més d'altres línies com la de Vilafranca – Igualada.

Les concrecions dels planejament derivat hauran de confirmar la proposta del POUM o caldrà que aquesta s'adapti a les dades més concretes que se'n deriven d'ells. Sobretot caldrà atendre a les hores puntes en el cas dels sectors industrials (PAU 6 i SUD 11).

Xarxa bàsica per a vehicles

El POUM incorpora la previsió de la variant de la carretera BP-2151 al seu pas pel nucli urbà, per la banda sud del municipi.

Es milloren els accessos al centre urbà, gràcies a l'obertura d'un nou vial d'accés que permetrà que el carrer Piera passi a ser d'un sol sentit. També es creen nous accessos als nous sectors residencials.

Quant al sector industrial de Les Toeses, el POUM proposa un nou vial d'accés que relligui els sectors productius propers, creant una rotonda d'accés des de la BP-2151 i perllongant el vial de distribució central del polígon industrial els Fogars de Sant Quintí de Mediona.

L'estudi proposa instal·lar esqueses d'ase, per reduir la velocitat, als carrers Trull, Pg. Sant Jeroni, Vilafranca, Serra d'Or, Jacint Verdaguer i Piera.

Per altra banda, l'estudi proposa promocionar el *car pooling* mitjançant el web municipal o algun de trobada o d'informació al municipi.

Xarxa de vianants i bicicletes

Per tal de completar la xarxa de vianants en la connexió als sectors residencials, l'estudi de mobilitat proposa reurbanitzar el Passeig de Sant Jeroni, creant un espai segregat per als modes no motoritzats i instal·lant-hi elements reductors de velocitat.

Quant al sector industrial de la C-15, l'estudi proposa implantar un carril bici segregat en paral·lel al tram interurbà de la carretera BP-2151, o bé rehabilitar el camí de les Planes renovant el paviment i la senyalització.

Per al nucli urbà, l'estudi proposa senyalitzar-lo en el seu conjunt com a zona de prioritat invertida, amb l'ús de pavimentació única en les reformes futures dels vials.

Els nous sectors residencials i industrials seran senyalitzats en el seu interior com a zona 30, amb unes voreres mínimes de 2,5 m (2,1 m d'espai lliure d'obstacles), i passos de vianants elevats, plataformes elevades a les cruïlles o bé canvis de trajectòria. Les entrades i sortides a les zones 30 també hauran d'estar degudament senyalitzades.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Sant Pere de Riudebitlles* conté bona part dels elements necessaris per 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

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 Pere de Riudebitlles que tingui en compte les recomanacions que es fan en el present informe.

Barcelona, 15 d'abril de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic