

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Parcial sector UD-VIII La Serra de Baix

Municipi de Sant Martí Sarroca
Comarca de l'Alt Penedès

Promotor: Ajuntament de Sant Martí Sarroca
Redactors de l'EAMG: ARDA Gestió i estudis 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 Parcial Sector UD-VIII La Serra de Baix*, a Sant Martí Sarroca.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sant Martí Sarroca impulsa el Pla Parcial per tal concretar els usos i activitats industrials que es podran desenvolupar a l'àmbit de la Serra de Baix, al sud-est del nucli urbà, en una franja allargada que ressegueix la carretera que neix a la carretera BP-2121 de Vilafranca del Penedès a Sant Martí Sarroca. El sector se situa a banda i banda de la carretera, on ja s'hi localitzen indústries aïllades i alguns masos.

En data 18 de febre de 2011, l'ATM va emetre un primer informe desfavorable a l'EAMG presentat per l'ajuntament de Sant Martí de Sarroca. Aquest informe es fa per a analitzar l'EAMG revisat presentat per l'ajuntament a l'ATM en data de 13 d'octubre de 2011. L'EAMG s'acompanya de l'estudi de mobilitat del POUM com annex.

L'àmbit del planejament ocupa una extensió total de 241.931 m².

El municipi de Sant Martí Sarroca compta amb una població de 3.161 habitants (2009).

La memòria urbanística informa que el POUM de Sant Martí Sarroca va ser aprovat al març de 2008. Tot i així, l'ATM va emetre un informe desfavorable de l'estudi de mobilitat del POUM i no es té constància del tracte donat a les observacions que l'ATM li va efectuar.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Sector UD-VIII La Serra de Baix*, a Sant Martí Sarroca, 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 sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 133.062 m² de sostre destinat a mitjana i petita indústria.
- Nous espais per a equipaments que ocupen 12.126 m²
- Un total de 31.435 m² destinats a zona verda
- Es destinen 48.344 m² a vialitat.

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

L'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima que el sector atraurà un total de 6.562 desplaçaments/dia feiner, 3.281 per sentit. D'acord amb **els valors del Decret aquesta mobilitat pot arribar a ser de 10.650 desplaçaments/dia feiner.**

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)
industrial	150.024,91	133.061,81	6.653	4.900
equipaments	12.125,90		2.425	1.660
zona verda	31.435,50		1.572	2
Vialitat	48.344,26			
TOTAL	241.930,57	133.061,81	10.650	6.562

La mobilitat generada pels usos industrials previstos, aplicant les ràtios que indica el Decret (de 5 viatges / 100 m² de sostre), és d'uns 6.700 viatges en dia feiner. No obstant, l'estudi exposa que la mobilitat podria ser inferior ja que es desconeix la tipologia d'indústria que es pot instal·lar. Per altra banda, l'estudi de mobilitat del POUM (informat desfavorablement per ATM, entre d'altres perquè no preveia mobilitat del sector industrial) preveia una generació de viatges inferior, segons indica el document. Així, l'estudi de mobilitat preveu una mobilitat generada de **4.900 viatges/dia**. Des de la redacció del present informe es posa de manifest que amb el planejament derivat es disposa de més informació que amb el planejament general, per tant l'estudi de mobilitat del pla parcial pot calcular amb detall la mobilitat generada i no utilitzar un valor posant com a punt de referència l'estudi de mobilitat del POUM.

Per als equipaments, l'estudi preveu un ús vinculat al lleure, tenint en compte la ubicació en relació al turisme del vi i el cava (centre d'interpretació, punt d'informació, etc). Aplicant la ràtio de 50 visitants / m² s'estima una mobilitat de 1.660 viatges/dia.

Quant a les zones verdes, l'estudi també aplica la ràtio per espais d'interès natural contemplat a l'estudi de l'ATM sobre les pautes de mobilitat associada als

equipaments de lleure (2001), i conclou que es generaran uns 1,5 viatges/dia, previsiblement en cap de setmana.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi proposa:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	7%	12%	81%
Viatges / dia feiner	459	787	5.315

Des de l'ATM s'ha calculat el repartiment modal per a la mobilitat generada d'acord amb els valors del Decret:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	7%	12%	81%
Viatges / dia feiner	746	1.278	8.627

Com es pot comprovar la diferència es força significativa, més si s'implantés algun ús de tipus comercial.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària actual, tant les carreteres (BP-2121, BV-2122, BV-2128, BV-2129 i BV-2151), amb les seves IMD, com els camins i fites territorials existents (senders de Petit Recorregut: PR-150 i PR-C 151).

L'eix a partir del qual es preveu vehicular la nova mobilitat és el camí de Sant Martí Sarroca als Hostalets i la Bleda, un camí asfaltat.

El parc de vehicles de Sant Martí Sarroca era l'any 2009 de 2.766 vehicles (63% turismes, 11% motocicletes, 22% camions o furgonetes). Hi ha una motorització, en conseqüència, de 890 veh/1000 habitants, superior a la mitjana catalana però inferior a la mitjana comarcal.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi esmenta l'existència d'una línia d'autobusos que comunica Sant Martí Sarroca amb Vilafranca, que està connectada amb Barcelona i Tarragona mitjançant la línia C4 de Rodalies de Renfe i altres línies d'autobús. Aquesta línia (Pontons – Torrelles – Vilafranca) compta amb 8+7 expedicions/dia, però els horaris del servei no s'adeqüen als laborals (arribades pel matí des de Vilafranca a les 7:25 i a les 10:30h). Les sortides cap a Vilafranca ja són més coherents amb horaris laborals: 17:40 i 19h.

Els dissabtes hi ha 5+6 expedicions/dia i els diumenges 3+3.

La línia circula per la carretera BP-2121, i efectua 3 parades al municipi.

Es mostra un plànol amb el recorregut de la línia interurbana per dins del municipi amb la localització de les parades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El document afirma que els itineraris de petit recorregut (PR) 150 i 151 comuniquen el nucli urbà i Vilafranca amb el sector.

L'estudi afirma que la topografia del territori i l'estructura del teixit urbà afavoreixen la mobilitat a peu.

Quant a la bicicleta, l'estudi exposa que es veu dificultada per la manca d'itineraris específics, tot i que l'extensa xarxa de camins, alguns d'ells senyalitzats per a vianants i bicicletes ('Camins del vi i del cava') permeten connectar tots els nuclis urbans i masies.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi fa un càlcul aproximat de la incidència de la nova mobilitat sobre la xarxa viària i aplica un volum de 485 veh/h que compara amb el previst pel POUM per a l'hora 30 i diu que és inferior a la calculada en el POUM. Sortosament és així perquè el càlcul del POUM és per a tota la mobilitat de la carretera, no tan sols a la del sector. Però si s'aplica el mateix criteri per a la mobilitat del Decret el nombre de vehicles seria 787, xifra que suposa un 70% del volum de trànsit de la via.

Tot i que a les conclusions, l'estudi esmenta que no es preveu que l'increment de trànsit generat pel nou sector superi la capacitat de càrrega de la xarxa viària del municipi, **és necessari que es compti amb l'informe favorable de l'administració titular** de la via atenent a la incidència de la mobilitat sobre el total previst.

L'estudi no analitza **si la xarxa actual d'autobusos tindrà capacitat per a absorbir la nova mobilitat generada**. Caldria fer aquest càlcul amb l'administració titular de la via.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial	150.024,91	133.061,81	1.331		
equipaments	12.125,90		121		
zona verda	31.435,50		314		
Vialitat	48.344,26				
TOTAL	241.930,57	133.061,81	1.766	0	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios d'aparcament del Decret, tot i que posteriorment afirma que *no hi ha zona verda de nova creació* i, per tant, no reserva places per a aquest ús.

Des de la redacció del present informe es recomana que els espais habilitats per a l'aparcament de bicicletes tinguin un accés fàcil i directe, de manera que no es desincentivi l'ús d'aquests vehicles. Així mateix es recorda que els aparcaments de bicicleta han d'estar majorment a dins de les instal·lacions i no a fora com es proposa en l'EAMG. A més **el nombre d'aparcaments es pot referir a la mobilitat en bicicleta prevista que en ser més petita que el nombre d'aparcaments, pot fer-se un prorrateig de les mateixes**. Es a dir si el nombre de desplaçaments en bicicleta està entre 260 i 373, es pot fer una proposta que absorbeixi aquesta demanda.

Quant a l'aparcament de turismes i motocicletes, tot i que el Decret 344/2006 no estableixi un nombre d'aparcaments per als usos previstos en el sector, l'estudi ha de fer-ne referència, doncs les Normes Urbanístiques aportades a la Memòria urbanística especifiquen quina és la reserva d'aparcament segons preveu el POUM del municipi i és una informació que afecta a la mobilitat del sector: 1 plaça dins la parcel·la per cada 700 m² industrials construïts (190 places) i 1 plaça en el viari per cada 200 m² industrials construïts (665 places):

Així, la reserva d'aparcament final és la següent:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
industrial	150.024,91	133.061,81	1.331	855	
equipaments	12.125,90		121		
zona verda	31.435,50				
Vialitat	48.344,26				
TOTAL	241.930,57	133.061,81	1.452	855	0

Els plànols d'ordenació mostren les places reservades en calçada, que inclouen oferta de places en bateria i en cordó.

Des de la redacció del present informe es vol incidir en què **les motocicletes també hauran de disposar d'espais suficients a la calçada o bé dins les parcel·les industrials**, per evitar en tot cas que aparquin sobre les voreres.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi exposa que el POUM preveu crear dues noves parades d'autobús, que milloren la cobertura del sector. No obstant, el mateix estudi afirma que part del polígon es troba a més de 750 m d'aquestes noves parades, per tant, en una part del polígon la cobertura de transport públic és insuficient i **caldrà projectar en detall els itineraris fins a les parades per a què siguin segurs i confortables** per a què no sigui un motiu que encara desincentivi més l'ús del transport públic .

L'estudi també esmenta una possible línia que connecti amb la Bleda, que contempla el POUM. L'estudi afirma que, en cas de desenvolupar aquest servei, caldrà preveure una nova parada dins del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi i la memòria d'ordenació exposen que el camí de la Bleda es manté com a eix principal del sector, a partir del qual es proposen dues anelles circulatòries que recolliran el trànsit interior del polígon i actuaran com a vies distribuïdores fins a les parcel·les i les zones d'aparcament. El POUM preveu una rotonda a la cruïlla del camí de la Bleda i la carretera BV-2121. Així mateix, es preveu també una rotonda interior al sector.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi afirma que les voreres previstes tenen amplades suficients per a persones de mobilitat reduïda. Tant l'estudi com la memòria d'ordenació mostren perfils dels vials, però en cap cas s'especifiquen les amplades totals i lliures d'obstacles previstes. Es troba a faltar aquesta informació, especialment important en els itineraris fins a les parades de transport públic i els centres d'atracció del sector. **S'entén que l'ample lliure de pas ha de ser com a mínim de 1,5 metres.**

També s'afirma que els pendents no superen en cap cas el 8%.

Quant a la bicicleta, l'estudi i la memòria d'ordenació afirmen que el sistema viari incorpora un carril per a bicicletes i vianants que connecta amb la BV-2121 a Vilafranca. Aquest carril voreja la zona d'equipaments per l'est, i permet mantenir la continuïtat del camí del Macabeu per dins del sector. L'ample serà de 1,2 m.

Des de la redacció del present informe es vol destacar la necessitat d'instal·lar il·luminació adequada per als vianants i bicicletes dins del sector i en la connexió amb el nucli urbà (tal com es mostra a la foto del segon plànol). Caldrà també senyalitzar passos de vianants, que hauran d'estar a totes les cruïlles i a les zones d'aparcament.

10. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi contempla que els costos derivats dels itineraris per a vianants i bicicletes s'incloguin dins dels costos d'urbanització del sector.

Quant als costos relatius al servei de transport públic (millora o noves parades i nou recorregut), han d'anar a càrrec del promotor d'acord amb el Decret.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que és el promotor urbanístic qui hauria d'assumir les càrregues derivades del transport públic, tal i com assumeix la vialitat del sector o la connexió amb les diferents infraestructures de serveis. No obstant, l'ajuntament de Sant Martí Sarroca pot fer-se càrrec de les càrregues pel que fa al transport urbà, si és qui pren el deure de garantir un accés adequat en transport públic al nou polígon industrial, tenint en compte els horaris de

les empreses que s'instal·lin, i que connecti com a mínim amb Vilafranca del Penedès (estacions de bus i tren).

Per aquest motiu s'ha incorporat el cost del dèficit del servei, estimat en 44.518,32 € any, aplicant els valors del Decret, 445.183,20 € en 10 anys, de manera que es garanteixi aquesta informació als responsables municipals

11. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta informació sobre els indicadors de gènere que mostren uns patrons de mobilitat diferenciats segons el gènere.

12. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Parcial Sector UD-VIII La Serra de Baix*, a Sant Martí Sarroca, 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**.

Des e l'ATM es fan alguns suggeriments a l'EAMG que es destaquen en negre que es sol·licita a l'Ajuntament de sant Matí de Sarroca els tingui en consideració.

Barcelona, 11 de novembre de 2011

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic