

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellví de la Marca**

**Municipi de Castellví de la Marca**  
**Promotor: Ajuntament de Castellví de la**  
**Marca**  
**Redactor de l'EAMG: Albin Arquitectes,**  
**s.l.p.**

---

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 Castellví de la Marca*.

## **1. Antecedents**

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellví de la Marca* estableix diferents estratègies de creixement per a la diversa tipologia d'assentaments existents al municipi. Per a la Múnia, el nucli principal del municipi, es planteja un creixement de reequilibri, per a diferents nuclis de cases que formen carrers es proposa la seva consolidació i millora, per als veïnats de caràcter rural dispers es proposa el seu manteniment, i per a la futura àrea econòmica mancomunada de Sant Sadurní es proposa mantenir el perímetre urbà.

El POUM es desenvolupa en:

- Sòl Urbà No Consolidat: 4 Plans de Millora Urbana (86 habitatges, equipaments i zones verdes), 1 Polígon d'Actuació Urbanística (26 habitatges)
- Sòl Urbanitzable Delimitat: 2 SUD residencials (239 habitatges) i 2 SUD industrials, amb les corresponents dedicacions a zones verdes i equipaments.

La superfície total que abasta el POUM és de 584.328 m<sup>2</sup>.

Castellví de la Marca compta amb una població de 1.649 habitants (any 2011).

## **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 Castellví de la Marca* 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 **351 habitatges** nous
- La nova **activitat industrial**, de 73.720 m<sup>2</sup> de sostre.
- Nous **equipaments** municipals, amb un sostre de 15.506 m<sup>2</sup>
- Altres superfícies destinades a zones verdes, que ocupen 37.381 m<sup>2</sup>

### 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 **11.800 desplaçaments/dia feiner, 5.900 per sentit**, considerant tots 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:

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		48.020,00	351	2.457	4.802	3.159
industrial		73.720,00			3.686	3.686
equipaments	15.506,00	15.506,00			3.101	3.101
zona verda	37.381,00				1.869	1.869
<b>TOTAL</b>	0,00	137.246,00	351	2.457	13.458	11.815

Els nous habitatges generaran 3.160 viatges/dia (tenint en compte les ocupacions de les llars i els viatges diaris de cada persona), els equipaments uns 3.100 viatges/dia, els usos industrials 3.700 viatges/dia i les zones verdes uns 1.900 viatges/dia.

Les dades de l'Idescat (EMO 2001) aportades per l'estudi indiquen que la mobilitat actual del municipi és en un 36% interna i en un 64% de connexió (41% de generació i 23% d'atracció). El 86% dels de connexió es realitzen en vehicle privat. Un 15% dels desplaçaments interns s'efectuen a peu o en bicicleta. Es troba a faltar una proposta de repartiment modal per a la nova mobilitat.

### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi esmenta la xarxa viària principal a nivell intercomarcal:

- Antic traçat de l'N-340
- Autopista AP-7
- Variant N-340 al seu pas per Vilafranca del Penedès i Santa Margarida i els Monjos
- Carretera de Vilafranca a Sant Sadurní i carretera de Gelida

Les connexions entre els diferents nuclis del municipi s'efectuen mitjançant la xarxa de carreteres secundàries BV-2176, BV-2128, així com per la carretera de la Múnia a Vilafranca, la B-212.

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

La motorització de Castellví de la Marca és de 982 veh./1.000 habitants o 559 turismes/1.000 habitants. La proporció de motocicletes, camions i furgonetes és molt elevada respecte de la mitjana comarcal o catalana.

## **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi concreta l'existència dels següents serveis de transport públic:

- Barcelona – Valls (La Hispano Igualadina) (3 expedicions / sentit en dia feiner i 2 els dissabtes)
- La Múnia – Vilafranca (Bus Castellví) (8 expedició / sentit en dia feiner i 3 els dissabtes de mercat)
- Castellví – Vilafranca (Bus Castellví) (1 expedició / sentit els dimecres i 1 els dissabtes de mercat)
- Renfe Rodalies R4. L'estació més propera és la de Vilafranca del Penedès, amb 72 expedicions diàries.

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

## **6. Mobilitat a peu i en bicicleta**

El document no descriu la situació actual de la mobilitat en modes no motoritzats.

## **7. Incidència de la mobilitat generada**

No s'analitza la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transport existents i previstes.

A partir del repartiment modal que caldrà concretar es podrà valorar aquesta incidència de la nova mobilitat generada sobre la xarxa viària i la xarxa de transport públic, i es podrà dimensionar amb major precisió la ronda viària que es proposa en el document.

## 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)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		48.020,00	351	702	351	176
industrial		73.720,00		737	737	369
equipaments	15.506,00	15.506,00		205		
zona verda	37.381,00			374		
<b>TOTAL</b>	0,00	137.246,00	351	<b>2.018</b>	<b>1.088</b>	<b>544</b>

L'estudi proposa un mínim de dues places de bicicleta per habitatge, una plaça de turisme i 0,5 places de motocicleta, tal i com proposa el Decret.

Així, serà necessari reservar 702 places per a bicicletes, 351 per a turismes i 176 per a motocicletes.

El Decret 344/2006 demana una reserva d'aparcament de turismes i motocicletes només per a l'ús habitatge (aparcament en origen). No obstant això, l'estudi també fa una proposta d'aparcament per a vehicles motoritzats en el cas dels usos industrials: 737 places per a turismes i 369 per a motocicletes.

Per a la resta d'usos previstos, l'estudi calcula la reserva d'aparcament per a bicicletes: els usos industrials tindran 737 places, els equipaments tindran 205 places i les zones verdes 374 places.

Els espais destinats a l'aparcament per a bicicletes s'hauran de col·locar en llocs segurs però de fàcil accés. Caldrà garantir un nombre suficient de places per a motocicletes en calçada per evitar que aparquin sobre les voreres i altres espais destinats al vianant.

## 9. Indicadors de gènere

L'estudi aporta indicadors de gènere que mostren que els desplaçaments atrets i generats pel municipi (tant els interns com els de connexió amb altres municipis) són principalment del gènere masculí. De les dones del municipi, un 50% es desplaça dins del propi municipi, mentre que dels homes de Castellví són majoritaris els que es desplacen fora del municipi (tot i que només amb 5 punts per sobre, un 55%).

## **10. Mesures correctores**

### **Xarxa de transport públic**

L'estudi afirma que el desenvolupament residencial, concentrat en el nucli de la Múnia, no fa preveure la necessitat de noves línies de transport, tot i que potser caldria augmentar la seva freqüència de pas.

Quant al sector industrial, l'estudi exposa que potser convindria una nova línia entre el centre urbà i l'àrea industrial. En aquest sentit, l'estudi proposa una nova parada d'autobús en el nou àmbit industrial, on haurien de parar les línies existents i la possible nova línia.

La normativa del POUM incorpora l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic.

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi afirma que es preveu una variant de la carretera B-212, que suposaria l'alliberament del trànsit de pas pel nucli de la Múnia.

S'exposa que la compacitat del creixement que proposa el POUM i la seva concentració en el nucli urbà de la Múnia comportarà millores en la mobilitat del municipi, gràcies a la reducció de la necessitat d'ús del vehicle privat o de la necessitat de la circulació de vianants per la carretera actual.

### **Xarxa de vianants**

El POUM estableix l'obligació de donar preferència a l'ús dels espais públics dels nous sectors urbanitzables als vianants i als 'mitjans de mobilitat tova'.

L'estudi afirma que els itineraris per a vianants tenen prioritat sobre la resta de modes, i s'esmenta que cal garantir uns espais mínims sense obstacles, millorar la seguretat viària, donar prioritat als sectors més febles i major risc d'accidentalitat (gent gran, infants...), aconseguir un espai públic sense barreres arquitectòniques o urbanístiques....

Es troba a faltar la concreció dels pendents dels vials, de les amplades de les voreres mínimes previstes, etc.

Es mostra gràficament els itineraris principals per als vianants.

### **Xarxa de carrils bicicleta**

L'estudi afirma que la bicicleta és un mode adient per als desplaçaments entre els nuclis urbans del municipi.

La xarxa ciclable es mostra sobre plànol, unint els diferents nuclis i desenvolupaments urbanístics.

No s'especifiquen els pendents ni altres característiques sobre la xarxa ciclable.

## 11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Castellví de la Marca* 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. 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 una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat, que tingui en compte tant els viatges urbans com els interurbans.
- En base a aquest repartiment modal caldrà analitzar com afecta la nova mobilitat a les diferents xarxes existents i previstes, per a tots els modes.
- Caldrà definir les característiques de les xarxes existents i previstes per a la mobilitat a peu i en bicicleta.

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 Castellví de la Marca 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, 10 d'abril de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López  
Director tècnic