

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Urbanístic La Torre del Veguer

Municipi de Sant Pere de Ribes
Comarca del Garraf
Promotor: Ajuntament de Sitges
Redactor de l'EAMG: OUA

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 Especial Urbanístic La Torre del Veguer*, a Sant Pere de Ribes.

1. Antecedents

L'ajuntament de Sitges impulsa el Pla Especial amb l'objectiu de conservar les edificacions preexistents, dedicades a l'explotació i producció vitivinícola, a la vegada que es construeixen dues noves edificacions dedicades al mateix ús.

L'àmbit d'actuació comprèn 37.317 m². El sostre de nova creació es vincularà íntegrament a l'activitat de celler en el sentit més ampli, per tal de possibilitar el desenvolupament, promoció i difusió de l'activitat vitivinícola actual. Es desenvoluparà en planta baixa. En l'actualitat es compta amb un sostre de 2.422 m².

L'àmbit es localitza en el límit oest del nucli antic de Sant Pere de Ribes, en la zona limítrofa amb el municipi de Vilanova i la Geltrú

El municipi compta amb 28.783 habitants (2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic La Torre del Veguer*, a Sant Pere de Ribes, 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 174 m² de sostre destinat a magatzem, càtering i serveis per a clients
- La creació de 310 m² de sostre destinat a sala polivalent - celler

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

L'estudi de mobilitat del Pla Especial estima que el sector generarà un total de **100 desplaçaments/dia, 500 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada en dia feiner i dissabte segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darreres columnes):

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Viatges generats (m ²) (Decret) | Total viatges generats (EAMG) |
|--------------------|------------------------|-------------------------------------|---|-------------------------------|
| equipaments | 484,00 | 484,00 | 97 | 97 |
| TOTAL | 37.317,45 | 484,00 | 97 | 97 |

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada pels usos planificats, considerant-los com a equipaments en relació a les ràtios de mobilitat. Els nous edificis generaran uns 100 viatges/dia.

Es troba a faltar la descripció de la mobilitat generada actualment pel sector, que probablement difereix considerablement en dia feiner i cap de setmana.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta dades de l'EMO 2001. Des de la redacció del present informe es fa observar que la mobilitat generada pel pla especial es pot preveure que sigui principalment mobilitat 'no obligada', per motius de lleure. Per tant, hagués estat més adequat analitzar les dades de la mobilitat actualment generada pel sector i haver fet una extrapolació amb el nou sostre construït.

Per al conjunt de la nova mobilitat l'estudi proposa el repartiment modal següent:

| Repartiment modal proposat | A PEU / BICI | TRANSPORT COL-LECTIU | VEHICLE PRIVAT |
|----------------------------|--------------|----------------------|----------------|
| % quota modal | 12,4% | 15,5% | 72,2% |
| Viatges / dia feiner | 12 | 15 | 70 |

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa principal d'accés al sector, que inclou l'autopista C-32 de Barcelona al Vendrell, la carretera de la costa C-31 i la carretera C-15 (futur eix Diagonal que unirà Vilanova i Manresa).

L'accés al sector s'efectua des de la C-15, des d'una nova rotonda en construcció (aquesta carretera es troba actualment en obres en el tram Vilanova – Canyelles). Un segon accés a la Torre del Veguer és mitjançant la carretera local BV-2112, que uneix el sector amb el nucli de Sant Pere de Ribes. No obstant això, l'accés des d'aquesta carretera local s'efectua per un camí sense asfaltar, i s'ha de recórrer una major distància. Per tant, l'accés majoritari al sector s'efectua des de la C-15.

S'aporten dades d'IMD de l'any 2006 de les carreteres C-15 (22.000 veh./dia), C-31 (21.000 veh./dia) i C-32 (52.700 veh./dia).

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús interurbà diürn: hi ha 2 línies amb parades molt lluny del sector (al nucli urbà de Sant Pere de Ribes):
 - Sitges – Vilanova
 - Barcelona – Aeroport – Sant Pere de Ribes
- Autobús urbà de Vilanova i la Geltrú:
 - Les línies L1 i L2 connecten l'estació de tren amb les proximitats del sector cada 15-20 minuts. No obstant això, les parades més properes es troben a 1,2 km de la Torre del Veguer.
- Servei nocturn N61, de connexió amb Barcelona i amb parada a l'Hospital General, a uns 900 m del sector. Consta de 4 expedicions diàries
- Línia de rodalies R2, l'estació més propera és la de Vilanova i la Geltrú, amb expedicions ferroviàries cada 10 minuts en l'hora punta i cada 15 en l'hora vall. Des d'aquesta estació es pot arribar a les proximitats del sector mitjançant el servei d'autobús urbà de Vilanova (L1 i L2).

L'estudi mostra gràficament l'esquema de recorregut de les línies, i els llocs de parada d'aquestes en relació al sector.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta que l'àmbit disposa d'uns itineraris adequats per a la mobilitat a peu o en bicicleta, que connecten amb les parades d'autobús i amb el nucli antic de Sant Pere de Ribes.

No obstant això, no s'aporten les característiques d'aquestes xarxes (estat del paviment, pendents, il·luminació, amplades útils de pas...).

Recomanació 1

Cal incorporar una millor definició de les xarxes de vianants i bicicletes en el projectes que es derivin d'aquest planejament i resoldre els aspectes d'accessibilitat que dificultin el seu ús.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi mostra la distribució horària en relació als usos actuals del sector, segons treball de camp efectuat en l'àmbit d'estudi. La majoria dels desplaçaments tindran lloc entre les 7 i les 9h i les 16 i les 20h.

Des de la redacció del present informe es fa observar que els nous usos sembla que puguin preveure una major afluència de visitants que no pas de treballadors/es del propi centre. Per tant, fóra bo adaptar la distribució horària a les realitats de la mobilitat per motius de lleure.

L'estudi afirma que la xarxa viària existent podrà absorbir la nova mobilitat generada.

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.

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

| Usos | Àrea (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turismes | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| equipaments | 484,00 | 484,00 | 5 | | |
| TOTAL | 37.317,45 | 484,00 | 5 | 0 | 0 |

L'estudi indica que els nous usos hauran de tenir 5 places d'aparcament per a bicicletes.

Donat que el sector encara no compta amb cap plaça d'aparcament per a bicicletes, l'estudi proposa fer una reserva de 29 places, considerant tot el sostre construït i planificat al sector.

Quant als aparcaments de vehicles motoritzats, l'estudi indica que en l'actualitat es destina una superfície de 846 m² a aparcament, el que cobreix les determinacions de la normativa urbanística del PGOU del municipi.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que, tot i que l'oferta actual efectua parada a 1,2km del sector (a més distància dels 750 m que considera com a màxim el Decret), no es planteja cap actuació sobre la xarxa de transport públic ja que el celler no generarà un volum de demanda significativa que justifiqui el desviament del servei.

Recomanació 2

Seria bo estudiar alguna manera d'oferir als treballadors/es del celler la possibilitat de disposar d'un servei de recollida en vehicle d'empresa des de la parada fins el celler o oferir-los d'una bicicleta per tal de realitzar el darrer km de desplaçament, per tal de potenciar la mobilitat en modes més sostenibles que el vehicle privat.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que la connectivitat del sector està assegurada per les vies existents i previstes. Es mostren els itineraris de forma gràfica.

Xarxa de vianants i bicicleta

L'estudi no preveu cap actuació sobre la xarxa de vianants i bicicletes existent.

10. Mobilitat i gènere

L'estudi aporta dades de l'EMO 2001 a Sant Pere de Ribes que mostren que els homes són els que realitzen més desplaçaments per mobilitat obligada, tot i que es desplaçaments que provenen de fora del municipi són bastant equiparables en relació al gènere.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no preveu actuacions de millora per a la mobilitat, per tant no preveu costos a finançar.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que caldrà finançar els nous aparcaments per a bicicletes.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Urbanístic La Torre del Veguer*, a Sant Pere de Ribes, 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 es sol·licita al promotor del pla que atengui les recomanacions que es fan dins d'aquest informe amb l'objecte de millorar alguns aspectes de la proposta.

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, 3 de maig de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic