

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Fe del Penedès

Municipi de Santa Fe del Penedès
Promotor: Ajuntament de Santa Fe del
Penedès
Redactor de l'EAMG: ADEDMA

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 Santa Fe del Penedès*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Santa Fe del Penedès* té com a objectius ordenar els usos i les edificacions en el territori, preveure i garantir el creixement previst, regular els nous usos residencials, millorar les implantacions de les àrees industrials, protegir el medi natural... El POUM es desenvolupa en:

- Sòl Urbà: 1 Pla Especial i de Millora Urbana (2 habitatges) i 1 Polígon d'Actuació Urbanística (11 habitatges)
- Sòl Urbanitzable Delimitat: 4 SUD residencials (120 habitatges) i 1 SUD industrial, amb les corresponents dedicacions a zones verdes i equipaments.

La superfície total que abasta el POUM és de 51.642 m².

Santa Fe del Penedès compta amb una població de 408 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 Santa Fe del Penedès* 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 **133 habitatges** nous
- La nova **activitat industrial**, que ocupa 6.283 m² de sòl.
- Nous **equipaments** municipals, que en l'EAMG no consta el detall del sòl i el sostre previst
- Altres superfícies destinades a zones verdes, de les que es desconeix la seva ocupació de sòl

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 **3.800 desplaçaments/dia feiner, 1.900 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 ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		20.033,11	133	931	2.003	2.003
industrial	6.283,21	4.398,25			220	214
equipaments	8.000,00	8.000,00			1.600	1.605
zona verda					0	0
TOTAL	51.462,27	32.431,36	133	931	3.823	3.822

Segons indica l'estudi, els nous habitatges generaran 2.000 viatges/dia (tenint en compte les ocupacions de les llars i els viatges diaris de cada persona), els equipaments uns 1.600 viatges/dia, els usos industrials 200 viatges/dia i en relació a les zones verdes es desconeix la mobilitat generada.

Recomanació 1

Caldria aportar una major concreció sobre les superfícies i sostres previstos per als diferents usos planificats, per tal de poder valorar més acuradament els càlculs efectuats per l'estudi.

Les dades de l'Idescat (EMO 2001) aportades per l'estudi indiquen que la mobilitat actual del municipi és principalment de connexió (90%, sobretot de generació). El 65% dels desplaçaments interns s'efectuen en vehicle privat.

Per a la nova mobilitat, l'estudi fa la següent proposta de repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	35,0%	0,0%	65,0%
Viatges / dia feiner	1.338	0	2.484

4. Mobilitat en vehicle privat

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

- Carretera de Santa Fe, BV-2156 o Camí de la Riera (de connexió amb la C-15 i la BV-2155, a partir de les quals s'accedeix a Vilafranca, a l'autopista AP-7 i a l'N-340)
- Carretera C-15
- Carretera BV-2155
- Autopista AP-7

La carretera BV-2156, de la Diputació de Barcelona, travessa tot el terme municipal, així com també el camí del cementiri (que connecta la C-243a amb la C-15).

L'estudi exposa que el desenvolupament del POUM ha de millorar els accessos al nucli urbà, a la vegada que es planteja mesures de peatonalització del nucli antic. Es proposa la promoció de nous aparcaments públics.

Es destaca la importància de la xarxa de camins per a la gestió del patrimoni natural en el món rural.

Es mostra una imatge amb les carreteres d'accés al municipi.

El parc de vehicles és de 344 (59% turismes, 12,5% motocicletes, 21% camions o furgonetes i la resta tractors i autobusos. La motorització de Santa Fe del Penedès és de 880 veh./1.000 habitants o 520 turismes/1.000 habitants.

5. Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi concreta l'existència dels següents serveis de transport públic o col·lectiu:

- Línia interurbana d'autobús Sant Quintí de Mediona – Vilafranca del Penedès (La Hispano Igualadina) (1 expedició / sentit en dia feiner i 1 els dissabtes només sentit Sant Quintí)
- Renfe Rodalies R4. L'estació més propera és la de Vilafranca del Penedès.
- Transport escolar, per anar a escoles i instituts de Vilafranca del Penedès.

Es mostra un plànol amb la localització de la parada d'autobús.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

El document destaca l'elevat ús que es fa del vehicle privat en desplaçaments que es podrien fer a peu, així com també l'escassa secció de la majoria dels carrers del centre urbà i l'amplada insuficient de les voreres existents.

En l'actualitat no hi ha cap carrer de prioritat invertida, i el vehicle privat és predominant en l'espai públic.

No s'exposa la situació actual de la mobilitat a peu.

7. Incidència de la mobilitat generada

No s'analitza la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transport existents i previstes, que caldria valorar a partir del repartiment modal definit.

Recomanació 2

Caldria valorar com afecta la nova mobilitat les xarxes existents, en base al repartiment modal estimat i els nous viatges/dia generats i atrets.

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		20.033,11	133	266	133	67
industrial	6.283,21	4.398,25		44		
equipaments	8.000,00	8.000,00		80		
zona verda				0		
TOTAL	51.462,27	32.431,36	133	390	133	67

L'estudi afirma que el planejament derivat concretarà la reserva prevista d'aparcaments, respectant les reserves mínimes que preveu el Decret 344/2006.

Per a la parada de transport públic, l'estudi proposa una reserva de 10 places de turisme, 5 de motocicleta i 5 de bicicleta.

L'estudi concreta els requeriments del POUM en relació a l'aparcament de turismes segons els diferents usos previstos.

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.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que el desenvolupament del POUM no fa preveure la necessitat de noves línies o parades de transport, tot i que proposa la creació de places d'aparcament per a 10 turismes, 5 bicicletes i 5 motocicletes, al costat de la parada d'autobús (carrer Feliciana Planas Ferret), tanmateix s'aconsella valorar si 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

El POUM estableix una jerarquització viària d'acord amb els usos dels diferents tipus de vials:

- Xarxa bàsica i travessies (amplades superiors als 11 m)
- Xarxa bàsica local
- Xarxa de trànsit restringit i prioritat invertida

Xarxa de vianants

Per tal de millorar la mobilitat a peu el POUM planteja dos tipus de mesures: per una banda, millorar les seccions dels carrers pel que fa a les amplades de vorera i, per l'altra, fixar els pendents màxims i amplades mínimes per als carrers de nova construcció.

La xarxa viària de nova creació té pendents inferiors al 8%. No es concreten les amplades mínimes de les voreres, existents i de nova creació, que en tot cas hauran de complir els mínims del Decret 344/2006.

Es mostra gràficament els itineraris principals per als vianants.

Recomanació 3

Es recomana concretar les amplades de voreres previstes.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi preveu 2 itineraris per a bicicletes, que tenen com a objectiu connectar les diferents ampliacions del nucli amb la futura escola i llar d'infants i connectar el nucli urbà amb la zona industrial.

Els carrils bici es mostren dibuixats sobre plànol

No s'especifiquen els pendents ni amplades de la xarxa ciclable.

Recomanació 4

Es recomana concretar les característiques de la xarxa ciclable.
--

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *POUM de Santa Fe del Penedès*, conté 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**.

Tanmateix es sol·licita a l'Ajuntament de Santa Fe del Penedès les **4 recomanacions** que es fan des d'aquest informe, 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.

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, 24 de maig de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat