

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

Municipi de Subirats

Promotor: Ajuntament de Subirats
Redactor de l'EAMG: AigrenEnergia

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 Subirats*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal* de Subirats té com a objectius, entre d'altres, dimensionar els creixements residencials i d'activitat econòmica a partir de les previsions

demogràfiques i de treball pel municipi de Subirats i adaptar les previsions del pla als nous requeriments de desenvolupament urbanístic sostenible.

El POUM es desenvolupa en:

- Sòl Urbà: 11 polígons d'actuació urbanística, 7 plans de millora urbana i 8 plans especials.
- Sòl Urbanitzable Delimitat: 20 sectors.
- Sòl Urbanitzable No Delimitat: 3 sectors.
- Sòl No Urbanitzable: 23 plans especials.

La superfície total que abasta el POUM és de 184 ha.

Subirats compta amb una població de 3.075 habitants (any 2011), repartits en diferents nuclis urbans (Casablanca, Lavern, Sant Pau d'Ordal, El Pago i Ordal).

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 Subirats* als continguts de la

lleis 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 (segons la consulta de la memòria d'ordenació del POUM):

- La creació de 451.831 m² de **sostre residencial (1.359 habitatges)**
- Noves àrees destinades a **activitats industrials i terciàries**, de 751.421 m²
- Nous **equipaments**, que ocuparan 66.071 m²
- Superfícies destinades a **zones verdes**, que ocuparan 141.385 m²
- Es destina a **vialitat** 308.334 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de l'estudi, el desenvolupament del POUM generarà **12.800 desplaçaments/dia feiner, 6.400 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, en base a les dades de l'EMQ 2006:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	1.058.448,00	451.831,00	1359	9.513	4.518	4.634
industrial - logístic	751.421,00	19.887,00			994	
equipaments	66.071,00				13.214	
zona verda	141.385,00				7.069	
vialitat	308.334,00					
TOTAL	1.842.573,00	471.718,00	1359	9.513	25.796	12.804

L'estudi aporta les dades d'ocupacions mitjanes dels nous habitatges, segons l'Idescat per al municipi: 2,8 habitants/llar. Considerant que es preveuen 1.359 habitatges de nova creació, la nova població podrà ser de 3.805 habitants.

L'estudi té en consideració les dades de l'EMQ 2006 per al conjunt de l'RMB, que mostren que la ràtio de desplaçaments per habitant és de 3,41 (en aplicar les ràtios que proposa el Decret resulta una mobilitat generada de 6,38 desplaçaments/habitant). En base a aquesta ràtio, l'estudi recalcula la mobilitat generada.

Amb les dades aportades per l'estudi de mobilitat, des de la redacció del present informe no s'entén quins són els usos considerats per a la generació de viatges. Fora adequat aportar una taula que especifiqui les superfícies i sostres dels nous usos previstos, per tal d'entendre com s'ha efectuat el càlcul de la mobilitat generada.

Les dades de l'Idescat (EMO 2001) aportades per l'estudi indiquen que la mobilitat actual del municipi és principalment de connexió (sobretot de generació cap a altres municipis, amb un 43%). Els desplaçaments urbans representen un 26% del total.

En la mobilitat interna, per raons de treball, el 37% dels desplaçaments s'efectuen en vehicle privat. En la mobilitat de connexió els percentatges del vehicle privat augmenten fins al 69% en el cas de generació i fins al 64% en cas d'atracció de mobilitat.

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	18,0%	15,2%	66,8%
Viatges / dia feiner	2.302	1.950	8.552

4. Mobilitat en vehicle privat

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

- Carretera C-243, que travessa el municipi d'est a oest i el connecta amb Gelida, Sant Sadurní, la Granada i Vilafranca del Penedès
- Carretera N-340, sentit sud, que connecta amb Vilafranca del Penedès i altres municipis de la comarca. Sentit nord connecta el municipi amb Vallirana
- BP-2427, que connecta el municipi amb l'AP-7
- BP-2429, sentit sud, que connecta amb Sant Cugat Sesgarrigues i la Granada.

La xarxa intramunicipal està formada per diferents carreteres: BP-2427, BV-2154, BV-2155, BV-2428, BV-2429 i C-243. L'N-340 i l'AP-7 també travessen el municipi, però no s'utilitzen per a connexions locals.

L'estudi calcula els nivells de servei de les diferents vies d'accés al municipi, en base a aforaments manuals:

- BP-2427 nivell de servei B
- N-340 nivell de servei C
- BV-2429 (nord) nivell de servei B
- BV-2429 (sud) nivell de servei B

- C-243 (polígon) nivell de servei D
- C-243 (Casablanca) nivell de servei B

5. Xarxa de transport públic i col·lectiu

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

- 2 línies interurbanes d'autobús:
 - L50-L57: 2+2 expedicions entre Subirats (Sant Pau d'Ordal i Ordal), Avinyonet i Barcelona. Operada per Soler i Sauret.
 - Línia 1091: 2+2 expedicions entre Subirats i Vilafranca del Penedès. Operada per Autocars Vendrell.
- Renfe Rodalies R4: Lavern-Subirats compta amb estació de tren, per on circulen 23+27 expedicions en dia feiner (cada 30 minuts a les hores punta i cada hora a les hores vall). Tot i així, les estacions de Vilafranca del Penedès i de Sant Sadurní d'Anoia també s'utilitzen pels residents a Subirats, sovint combinant l'ús del vehicle privat per accedir a les estacions.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Subirats no disposa de cap carril bici.

D'altra banda, l'estudi considera complicat definir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, ja que no existeixen pols d'atracció dins dels nuclis urbans que generi un volum de vianants suficientment significatiu.

Des de la redacció del present informe es fa constar que la xarxa d'itineraris principals de vianants hauria de connectar els diferents nuclis existents al municipi de Subirats.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi afirma que, analitzats els nivells de servei dels principals vials, el desenvolupament del POUM no incidirà de manera significativa en les vies existents, i ni tan sols representarà la modificació de cap nivell de servei.

En relació al transport públic, es troba a faltar l'anàlisi de la relació oferta – demanda, per tal de comprovar que, efectivament, la nova demanda generada pot ser absorbida per l'oferta existent.

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 a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	1.058.448,00	451.831,00	1359	2.718	1.359	680
industrial - logístic	751.421,00	19.887,00		199		
equipaments	66.071,00					
zona verda	141.385,00					
vialitat	308.334,00					
TOTAL	1.842.573,00	471.718,00	1359	2.917	1.359	680

L'estudi no aporta una proposta de reserva de places d'aparcament.

Els usos residencials hauran de disposar d'un mínim de 2 places d'aparcament per a bicicletes, 1 per a turisme i 0,5 per a motocicleta, i així haurà de quedar recollir en la normativa urbanística del POUM. La resta dels usos (terciaris, industrials, equipaments i zones verdes) també hauran de contemplar una reserva d'aparcament per a bicicletes, ajustada segons la demanda potencial.

Des de la redacció del present informe es recorda que la reserva de places haurà de tenir lloc dins de les parcel·les destinades a habitatges, en llocs segurs però de fàcil accés. Caldrà garantir un nombre suficient de places per a motocicletes dins de les parcel·les i en calçada per evitar que aparquin sobre les voreres i altres espais destinats al vianant.

9. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de mobilitat resultants de l'enquesta de mobilitat obligada (EMO 2001), que mostren que les dones en general es desplacen menys que els homes.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

Les destinacions principals són Barcelona, Sant Sadurní d'Anoia i Vilafranca del Penedès. Les tres destinacions es troben connectades mitjançant autobús amb els nuclis principals de Subirats.

No obstant això, l'estudi indica que cal reforçar l'ús del ferrocarril en l'esquema de mobilitat del municipi, especialment pel que fa als dos nuclis principals més propers a l'estació (Lavern i Sant Pau d'Ordal). Per això l'estudi recomana adequar l'aparcament per a bicicletes i la connexió entre l'estació i aquests dos nuclis, amb un carril bici que potencii la intermodalitat bici – tren.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta en relació a la xarxa principal per a vehicles.

Xarxa de vianants

L'estudi de mobilitat no concreta quins són els eixos principals per a vianants. No obstant això, defineix les condicions que han de complir les seccions dels carrers de nova urbanització, per tal de garantir la connectivitat dels diferents nuclis amb els punts d'interès (parades de transport, centres educatius...)

Per a les noves voreres l'estudi proposa que disposin d'una amplada de 3,3m (1,8m per a la circulació de vianants, 0,45m per als equipaments (bancs, etc), 0,45m 'banda de servei de calçada' i 0,45m 'banda de servei de façana'.

Xarxa ciclable

L'estudi recomana implantar un carril bici que connecti Lavern i Sant Pau d'Ordal, com a primera connexió entre nuclis del municipi. Aquesta connexió disposa de pendents suaus que poden promoure l'ús de la bicicleta.

Per als principals itineraris de bicicletes, l'estudi proposa que es prevegi una amplada suplementària de calçada de 3 m per a un carril bici bidireccional. Des de la redacció del present informe es considera que és el POUM la figura de planejament idònia que hauria de definir aquests itineraris principals de bicicletes.

Dins dels nuclis urbans, l'estudi recomana implantar aparcaments per a bicicletes al costat de les parades d'autobús i ferrocarril, i a les escoles, per tal de promoure la bicicleta.

D'altra banda, l'estudi destaca que la xarxa de camins rurals existent en el municipi es pot desenvolupar com a xarxa ciclable entre els diferents nuclis urbans, tot i els pendents existents en algunes connexions.

Des de la redacció del present informe es proposa limitat la velocitat de circulació dins dels nuclis urbans a 30 km/h, per tal que la bicicleta pugui circular de forma segura en cohabitació amb els modes motoritzats, quan no es preveu carrils bicicleta segregats.

11. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Subirats*, 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:

- L'estudi de mobilitat del POUM ha d'aportar una **major concreció sobre les superfícies i sostres previstos** per als nous usos planificats pel POUM, i **calcular en conseqüència la mobilitat generada** aplicant les ràtios corresponents de l'annex 1 del Decret, o d'altres que l'estudi consideri més ajustats a la realitat del municipi.
- En relació a la **reserva d'aparcament**, els usos residencials hauran de disposar d'un **mínim de 2 places d'aparcament per a bicicletes**, 1 per a turisme i 0,5 per a motocicleta, i així haurà de quedar recollit en la normativa urbanística del POUM. La resta de nous usos previstos també hauran de disposar d'una reserva de places d'aparcament.
- Quant a les **xarxes per al vianant i la bicicleta**, caldria concretar la connectivitat proposada entre els diferents nuclis. Dins dels nuclis, es proposa limitar la velocitat rodada a 30 km/h, per tal de promoure una cohabitació segura amb els modes no motoritzats quan no es preveu carrils bicicleta segregats.

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 Subirats 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, 20 de novembre de 2012

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat