

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

Municipi de Pacs del Penedès
Comarcal de l'Alt Penedès

Sol·licitant: Aj. de Pacs del Penedès

Promotor: Aj. De Pacs del Penedès

Redactor de l'EAMG: Aj. De Pacs del Penedès

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 Pacs del Penedès*

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Pacs del Penedès* té com a objectiu el desenvolupament de diferents sectors de creixement urbanístic, tant a nivell de polígons d'actuació urbanística (PAU), com Plans de millora urbana (PMU), com nous sectors en sòl urbanitzable delimitat:

Planejament proposat	Desenvolupament urbanístic
Polígons d'actuació urbanística (PAU)	Polígon d'Actuació Urbanística - PAU-1 (l'antiga UA-14)
	Polígon d'Actuació Urbanística "Eixample Sud De Pacs"- PAU-4 (l'antiga Unitat d'Actuació UA-6)
	Polígon d'Actuació Urbanística "Residència 3era. edat" - PAU-6.
Plans de Millora Urbana (PMU)	Sector De Planejament Especial De Millora Urbana PMU-1. "Pla De Cavalls Sud".
	Sector De Planejament Especial De Millora Urbana PMU-2. "La Serra Nord".
	Sector De Planejament Especial De Millora Urbana PMU-3. "Pla De Cavalls Sud-Est".
	Sector De Planejament Especial De Millora Urbana PMU-5. "La Xarmada Sud".
	Sector De Planejament Especial De Millora Urbana PMU-6. "L'agrícola - Carrer Del Sud".
	Sector de Sòl Urbanitzable No Delimitat Residencial SUD-1. "Els Pastells Nord"
Sòl Urbanitzable delimitat	Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat Residencial SUD-2. "Camí del Salinar".
	Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat Industrial SUD-3-IN. "Plana de Can Vallès".
	Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat Industrial SUD-4-IN. "Ampliació La Xarmada".
	Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat Industrial SUD-5-IN. "Planes del Maset"
	Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat Industrial SUD-6-IN. "Ampliació Cellers Torres"
	Sector de Sòl Urbanitzable Delimitat Industrial SUD-7-IN. "Ampliació Cellers Torres"

El municipi de Pacs del Penedès té una extensió aproximada de 6 km². La població del municipi és de 892 habitants (any 2013), i es troba situat a 4,2 km de Vilafranca del Penedès (capital de la comarca de l'Alt Penedès).

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 Pacs 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 d'aquest POUM suposarà una nova mobilitat generada, conseqüència de:

- La destinació de 41.263 m² de superfície de sòl per a ús d'habitatge
- 103 nous habitatges, amb un sostre total de 30.993 m²
- 144.337 m² de superfície de sòl d'ús industrial, amb 101.536 m² de superfície de sostre.
- 20.991 m² de superfície de sòl vinculades a zones verdes.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà **9.841 desplaçaments/dia feiner, 4.921 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

L'EAMG s'ajusta als paràmetres que fixa el Decret, si bé pel que fa als usos de zona verda proposa la reducció de la ràtio a aplicar a 2,5 desplaçaments/sup. sòl. Des de la redacció del present Informe s'accepta aquest supòsit, tenint en compte que l'Estudi no fa cap referència a la creació d'un parc urbà o similar que pogués justificar una generació de mobilitat superior a la que es preveu.

Els nous habitatges generaran uns 714 viatges/dia, i els usos industrials uns 5.075 viatges/dia. Els nous equipaments poden generar uns 3.000 viatges/dia.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	41.263,47	30.993,79	102	714		714
industrial	144.337,41	101.536,91			5.077	5.075
equipaments	35.778,55	15.002,41			3.000	3.001
zona verda	20.991,23				1.050	518
vialitat						
TOTAL		147.533,11	102	714	9.127	9.308

L'estudi incorpora dades de l'EMO 2001 pel que fa al tipus de desplaçaments segons origen – destinació i segons mitjà de transport, si bé en aquest darrer cas no s'exposa de manera explícita el repartiment modal del municipi.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa viària del municipi s'estructura a partir de les carreteres BP-2121 que connecta amb Vilafranca del Penedès, i BV 2162, que creua el nucli urbà principal. Els diferents nuclis dispersos que conformen el municipi es connecten entre si a través de carreteres d'ús local.

L'EAMG incorpora un plànol amb el terme municipal de Pacs del Penedès i els diferents nuclis que el conformen, i la xarxa de carreteres que l'articula.

A nivell de demanda, l'EAMG incorpora les dades d'intensitat de circulació de vehicles disponibles: Dos punts a la carretera BP-2121 i un punt a la carretera BV 2162:

- Quant a la carretera BP-2121, les dades oscil·len entre els 8.998 vehicles/dia i els 11.682 vehicles dia.
- Quant a la carretera BV 2162, es registren 1.750 vehicles/dia.

L'EAMG incorpora un plànol on es grafien les intensitats de circulació d'aquestes carreteres.

5. Xarxa de transport públic

El municipi està servit per una línia d'autobús interurbana operada per l'empresa Hispano Igualadina, que connecta amb Vilafranca del Penedès i amb Pontons. L'EAMG detalla l'existència de 4 parades dins el municipi i en detalla la seva localització en un plànol a escala municipal.

També es detallen les característiques del servei a nivell d'horaris, freqüència de pas i dies de servei d'aquesta línia.

L'EAMG també indica que el municipi disposa de servei de taxi i d'una línia de transports escolar fins a Vilafranca del Penedès que disposa de tres parades,

A nivell ferroviari, l'Estudi assenyala que la parada més propera és la de Vilafranca del Penedès, situada a uns 4,6 km del nucli de Pacs.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'EAMG realitza una anàlisi de la mobilitat a peu actual, indicant l'escassa secció d'alguns carrers i l'insuficient amplada d'algunes voreres, així com també la inexistència de carrers de prioritat per a vianants.

També assenyala que la connexió a peu entre els diferents nuclis urbans que conformen el municipi es realitza a través de diversos camins i senders, a banda del propi viari existent.

L'EAMG indica que des de Pacs del Penedès fins a Vilafranca del Penedès existeix una ruta verda que els uneix.

S'adjunta documentació gràfica que fa referència a aquests itineraris.

7. Mobilitat a en bicicleta

Pacs del Penedès no disposa en l'actualitat de cap itinerari per a bicicletes, si bé l'EAMG assenyalava que la connexió entre els diferents nuclis urbans que conformen el municipi es realitza a través de diversos camins i senders, a banda del propi viari existent.

L'Estudi també indica que l'orografia planera del municipi pot suposar un avantatge per a potenciar la bicicleta.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una proposta de repartiment tant a nivell territorial (desplaçaments interns – de connexió) com pel que fa al mode dels nous desplaçaments generats, si bé no concreta els desplaçaments previstos per a cada mode.

Usos previstos	Desplaçaments generats	Interns	Externs	Repartiment modal intern proposat			Repartiment modal de connexió proposat		
				35% peu i bicicleta	5% transport públic	60% vehicle privat	5% peu i bicicleta	10% transport públic	85% vehicle privat
residencial	714	60%	40%	150	21	257	14	29	243
industrial	5.075	10%	90%	178	25	305	228	457	3.882
equipaments	3.001	60%	40%	630	90	1.080	60	120	1.020
zona verda	518	100%	0%	181	26	311	0	0	0
TOTAL	9.308			1.139	163	1.953	303	605	5.145

Des de la redacció del present Informe es considera adequada aquesta proposta de repartiment modal, tot tenint en compte les característiques del municipi, amb l'existència de nuclis dispersos que generen un predomini en l'ús del vehicle privat.

L'estudi no realitza una assignació de la nova mobilitat a la xarxa viària. Tampoc s'aporten dades de la capacitat del transport públic, que permetin concloure si la nova relació oferta – demanda és adequada.

Caldria incorporar a l'EAMG una anàlisi respecte de la incidència de la mobilitat generada tant pel que fa a la xarxa viària (amb 7.094 nous desplaçaments generats), com a la xarxa de transport públic (amb 768 nous desplaçaments generats).

9. 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 (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	41.263,47	30.993,79	102	204	102	51
industrial	144.337,41	101.536,91		1.015		
equipaments	35.778,55	15.002,41		150		
zona verda	20.991,23			210		
vialitat						
TOTAL		147.533,11	102	1.579	102	51

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments, les oficines, els usos comercials i les zones verdes. En concret, cal reservar en total **204 places per a bicicletes dins dels sòls residencials** (2 places per cada habitatge), **1.015 per als usos industrials**, **150 per als usos d'equipaments i 210 per als usos de zona verda**, en llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

L'EAMG preveu per al conjunt de desenvolupaments una reserva de **1.918 places** d'aparcament per a bicicletes. Aquesta és superior a calculada pel present Informe, en tant que pel que fa a l'ús residencial, l'Estudi pren com a referència la superfície de sostre i no el nombre d'habitatges.

Quant als equipaments, l'EAMG considera una ràtio d'1 plaça per cada 100 m² de sostre, tenint en compte que a dia d'avui encara no es coneix l'ús definitiu d'aquestes reserves.

Des de la redacció del present Informe, es considera adequat el dimensionament que es realitza pel que fa als aparcaments per a bicicletes. A nivell de l'aparcament residencial, cal recordar però, que **es requereix que la reserva de bicicletes vinculada als habitatges es respecti íntegrament**.

Quant als turismes i motocicletes, l'EAMG supera els requeriments del Decret 344/2006 i proposa, pel que fa als usos residencials, una reserva de **310 places per a turismes i de 155 per a motocicletes**.

A més a més, pel que fa als usos industrials, realitza una proposta de dimensionament de l'aparcament, del qual s'obté una dotació de **667 places per a turismes a zones industrials**.

Des de la redacció del present Informe es considera adequat aquest dimensionament, si bé es realitzen algunes recomanacions:

- En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.
- D'altra banda es recomana que es prevegin punts de recàrrega elèctrica per vehicles en els edificis d'habitatge, i les instal·lacions que l'ajuntament consideri oportunes en la via pública de cara a permetre el desenvolupament futur del vehicle elèctric.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del decret, d'establir una reserva de places per càrrega i descàrrega de mercaderies a l'espai públic.

També assenjala els sectors on serà necessari, d'acord amb els usos previstos, establir aquestes reserves.

Tanmateix, assenjala que la definició i concreció d'aquestes reserves es durà a terme en el moment del seu desenvolupament urbanístic.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Mesures correctores

L'Estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes que indica el Decret 344/2006, tant en relació amb l'amplada mínima de secció dels vials de nova urbanització, com pel que fa als pendents màxims de cadascun d'aquests carrers.

Xarxa transport públic

L'estudi proposa perllongar l'actual itinerari de la línia interurbana que dona servei al municipi i la implantació de dues noves parades en àmbits que actualment resten fora de la cobertura del transport públic. Una d'aquestes parades ja disposa de marquesina en tant que el transport escolar hi dona servei.

L'Estudi assenjala que el servei actual dona una oferta insuficient en l'àmbit industrial la Xarmada, en tant que l'horari d'entrada a les empreses no s'ajusta al que ofereix el servei. Des de la redacció del present Informe es sol·licita que es detallin les mesures que es preveuen per millorar l'oferta de transport públic actual.

L'estudi proposa que totes les parades de transport públic incorporin aparcament per a bicicletes.

S'inclouen plànols amb el detall de les propostes.

Des de la redacció del present informe es fa observar que segons el repartiment modal proposat es preveuen uns 768 viatges en transport públic, uns 385 per sentit, el que requereix d'una oferta mínima d'uns 5 autobusos de 75 places per sentit.

D'altra banda, també es podria potenciar compartir cotxes (carpooling) fins a l'estació de Vilafranca del Penedès, per exemple, mitjançant una campanya de difusió i l'establiment d'un punt de trobada entre els usuaris, com ara un nou apartat al web municipal.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi proposa una xarxa bàsica per a vehicles que s'adequa al màxim possible als camins existents. L'estudi pren com a referència l'actuació prevista pel Pla Director Territorial de l'Alt Penedès pel que fa a la construcció d'una nova via d'enllaç entre la BV 2121 i la C-15.

L'estudi aporta informació gràfica de les propostes.

Xarxa de vianants

L'Estudi proposa la creació d'una xarxa d'itineraris per a vianants que articularà la mobilitat tant en els àmbits on es concentren tots els equipaments i serveis municipals, com les parades de transport públic, els nous desenvolupaments previstos i la xarxa de camins rurals.

L'EAMG també proposa que tot el nucli de Pacs del Penedès tingui la consideració de Zona 30.

A banda d'aquestes actuacions, l'EAMG proposa actuacions per a la millora de l'accessibilitat, com ara la proposta de millora de l'itinerari de connexió amb la principal parada d'autobusos del municipi, implantant un itinerari amb voreres a banda i banda del carrer de 2 metres i un carril bici bidireccional de 3 metres d'amplada.

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequades aquestes propostes.

Xarxa per a bicicletes

L'EAMG assenyala que en el desenvolupament del POUM queden definits els recorreguts que conformen la xarxa d'itineraris per a bicicleta. Aquesta permetrà connectar tant els principals pols de mobilitat del municipi, com les parades de transport públic, els nous àmbits previstos i la xarxa de camins rurals.

L'EAMG concreta les 6 actuacions que en matèria de mobilitat per a bicicletes es preveuen.

Es mostren plànols amb les actuacions projectades.

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequades aquestes propostes.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Pacs 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** pel que fa 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:

- És convenient aportar dades quantitatives en relació a les capacitats de transport públic i de la xarxa viària actuals i analitzar-les comparativament amb la demanda de mobilitat actual i la generada amb el desenvolupament del POUM, per tal de mostrar que l'oferta actual és suficient per absorbir la nova mobilitat generada.
- Cal concretar les actuacions per a millorar l'oferta de transport públic en l'àmbit del polígon la Xarmada, en tant que l'Estudi assenyala que l'horari de servei actual no cobreix les necessitats dels treballadors.
- Caldrà incorporar indicadors de gènere.

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 Pacs del Penedès 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, 31 de juliol de 2014

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat