

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellet i la Gornal

Municipi de Castellet i la Gornal
Comarca de l'Alt Penedès

Promotor: S.A. REVERTÉ Productos Minerales
Redactor de l'informe: Ecogesa XXI

En compliment de l'article 18 de la llei de la mobilitat i de l'article 3 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal del PP les Casetes 2 – Sector 9*.

1. Antecedents

El planejament vigent a Castellet i la Gornal (POUM), aprovat a l'any 2004, contemplava el desenvolupament del sector S-9 Les Casetes, amb una superfície de 8,07ha., dedicat a usos industrials.

Aquest PP donava resposta a les necessitats contemplades en el planejament vigent de poder desdoblar l'actual empresa S.A. REVERTÉ, ja existent, i millorar-ne els accessos, tot separant el trànsit intern de l'empresa del d'accés a la part urbana adjacent.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la *Modificació Puntual del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Castellet i la Gornal, del Sector 9 del nucli urbà de Les Casetes, pertanyent al municipi*, als continguts de la Llei de la mobilitat i al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han d'anar acompanyats d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

La Modificació Puntual del POUM de Castellet i la Gornal al sector 9 del nucli urbà de Les Casetes suposa una ampliació de 2,90 ha. del sector industrial S-9, passant a tenir una superfície de 10,97 ha. Aquesta ampliació permet el desdoblament de l'empresa S.A. Reverté i la millora dels accessos de la part ja consolidada d'aquesta empresa, separant el trànsit intern de l'accés al municipi, el que suposa el desplaçament de l'antiga N-340 cap al nord, generant un nou vial privat d'accés a la zona industrial existent. També permet reubicar la zona d'equipaments esportius i la zona verda prevista dins del mateix sector, els quals actuaran de filtre entre la zona residencial i la industrial.

L'estudi incorpora una taula amb les diferències urbanístiques proposades pel planejament actual i per la proposta de modificació.

	CLAU	POUM VIGENT	Modificació puntual	Increment
S. viari bàsic	11b		36.294 m ²	
S. d'equipaments comunitaris	11a		11.685 m ²	
S. d'espais lliures	12		18.280 m ²	
TOTAL SISTEMES		48.420 m²	66.259 m²	+17.839
Desenvolupament industrial. Grau I	43a		12.000 m ²	
Zona de desenvolupament industrial. Grau II	43b		7.700 m ²	
Zona de desenvolupament industrial. Grau III	43c		23.741 m ²	
TOTAL ZONES		32.280 m²	43.441 m²	+11.161
SUPERFÍCIE TOTAL SECTOR		80.700 m²	109.700 m²	+29.000

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

L'Estudi estima que es generaran 3.340 desplaçaments/dia. Aquesta xifra s'obté d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 per a l'ús industrial, el d'equipaments i el de zones verdes (incloent com a zona verda els espais lliures que tenen la funció de franja respecte a infraestructures).

Taula resum de la mobilitat generada (segons Decret 344/2006 i EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
industrial	43.441,00	46.521,00			2.326	2.326
equip. cult.-esp.-recre.	11.685,00	500,00			100	100
zona verda	18.280,00				914	914
Vialitat	36.294,00					
TOTAL	109.700,00	47.021,00			3.340	3.340

Des de la redacció del present Informe es consideren adequats els valors adoptats en l'estudi.

L'EAMG fa una proposta de repartiment modal basada en l'EMQ de l'any 2006 corresponent a l'àmbit territorial de la comarca de l'Alt Penedès, i adjunta una taula

amb els viatges/dia generats per cada mode segons si es tracta de dies feiners o dies festius.

L'estudi indica que en dies festius hi haurà una molt baixa incidència de la mobilitat generada pel sector sobre l'entorn degut a la naturalesa de caire industrial del sector.

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal dies feiners	42,3%	6,1%	51,7%
Viatges / dia de màxima demanda	1.413	204	1.725
% quota modal dies festius	44,25%	2,42%	53,29%
Viatges / dia de màxima demanda	1.478	81	1.780

S'incorpora una avaluació de la mobilitat generada segons el repartiment temporal. Basant-se en què la distribució temporal al llarg del dia vindrà donada per l'ús principal del sector, de tipus majoritàriament industrial, es fa el repartiment temporal de la mobilitat generada pels usos industrials del sector per un dia feiner establert per l'EMQ2006 de l'Alt Penedès per a la mobilitat ocupacional, obtenint el major percentatge de desplaçaments entre les 7h i les 9h del matí (41,3%).

També es fa una distribució temporal de la totalitat dels viatges/dia generats pel sector, segons les dades de distribució temporal en un dia feiner a nivell de Catalunya establert per l'EMQ2006, obtenint el major percentatge de desplaçaments entre les 15h i les 20h (34,95%).

Per últim, també s'estima la distribució de la mobilitat generada segons el gènere considerant les dades obtingudes de l'EMQ2006 a nivell comarcal de l'Alt Penedès, indicant el percentatge de desplaçaments generats per a cada gènere, mode de transport i dia feiner o dissabtes i festius.

Des de la redacció del present informe, es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal, temporal i per gènere.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit d'estudi, l'EAMG indica la bona accessibilitat a la viària externa al sector degut a la proximitat de la connexió d'aquest amb la carretera N-340. També aporta dades d'aforaments de trànsit de la carretera N-340 de l'any 2010 (pk. 1.200), segons el qual la IMD és de 20.362 vehicles.

L'estudi fa una definició de la xarxa viària bàsica interna proposada en el sector, i caracteritza cada un dels vials indicant el sentit de circulació i les seves característiques. S'adjunta una imatge amb les seccions tipus de cada vial.

També indica els recorreguts previstos tant d'entrada com de sortida del sector per a la major part dels eixos previstos.

Es valora positivament l'establiment d'uns vials de circulació diferenciats per a l'accés al nucli urbà i a la zona industrial, així com l'establiment d'un sistema pneumàtic de canonades per a transportar la producció de l'actual polígon a la nova zona industrial, de manera que es reduirà la circulació de vehicles pesants dins de l'àmbit, i s'evitaran els impactes paisatgístics i acústics que es donen actualment.

També grafia la xarxa d'itineraris per a vehicles proposada per l'interior del sector.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana una major caracterització de la resta de la xarxa supramunicipal i d'abast superior propera al sector. També es recomana aportar dades de trànsit de la N-340 més actuals i també de l'enllaç a la N-340.

5. Xarxa de transport públic

L'EAMG indica que el municipi disposa d'una xarxa d'autobús interurbà de la línia Vendrell – Vilafranca, amb una parada situada al sud-oest del sector, a tocar de les actuals instal·lacions de l'empresa S.A. REVERTÉ.

L'estudi grafia sobre plànol el recorregut actual de la línia i el punt de parada existent, indicant que es troba a una distància inferior de 750 m del sector.

Des de l'equip redactor del present informe es considera insuficient la informació aportada. **Cal incorporar una major informació en relació a l'accessibilitat del sector respecte a la línia actual del servei:** municipis als quals es pot accedir, intercanvi modal amb altres línies i amb el ferrocarril, etc. Així mateix caldria aportar informació envers la seva capacitat i els nivells d'ocupació actuals per tal d'avaluar de forma correcta, l'impacte de la nova mobilitat sobre la xarxa.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi indica que l'accessibilitat a peu i en bicicleta des dels diferents nuclis urbans de Castellet i la Gornal no és possible degut a la distància entre nuclis i a la manca d'infraestructures que permetin garantir la seguretat viària d'aquests desplaçaments. Si que indica que es permet la connectivitat amb el nucli de les Casetes i amb la trama urbana de Bellvei, tot i que no indica ni caracteritza els itineraris per els dos modes.

També estableix una xarxa principal de vianants i una xarxa de carrils bici interna del sector i indica les característiques de les voreres i dels carrils bici proposats, donant informació de les seccions de cada un d'ells.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana ampliar l'anàlisi de la mobilitat a peu i en bicicleta, i avaluar la xarxa per a vianants i per a bicicletes actual situada fora de l'àmbit del sector per tal de valorar la seva connectivitat.

7. Incidència de la mobilitat generada

La proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada determina que la demanda diària serà de 1.725 viatges/dia en vehicle privat, 204 en transport públic i 1.413 no motoritzats. En el període punta de mobilitat associada a l'activitat industrial, situat entre les 7h i les 9h, registraran 961 viatges (496 en vehicle privat).

L'EAMG determina que la capacitat de la via és suficient per absorbir aquesta mobilitat si bé no s'especifica la metodologia utilitzada per a aquesta avaluació.

Tampoc especifica cap informació referent a la capacitat de l'oferta del transport públic actual per donar resposta a aquests usuaris potencials.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera que **no s'aporta prou informació per determinar la incidència de la mobilitat generada pel sector sobre la xarxa viària, sobretot a la més propera al sector (rotonda d'enllaç entre l'antiga N-340 i l'actual N-340) i la xarxa de transport públic.**

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'EAMG indica la reserva de 161 places per a estacionament de turismes repartides per tres dels vials del sector, amb una reserva de 2 metres d'amplada.

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, l'EAMG indica que el Decret 344/2006, no contempla la reserva d'estacionament per a turismes i per a motos fora de via pública per a usos industrials i per equipaments. Tot i així, el sector preveu una oferta de 270 places d'estacionament per a turismes situades fora de via pública.

Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a bicicletes
(entre parèntesi s'indiquen els valors adoptats per l'EAMG)

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Industrial	43.441,00	46.521,00	465 (434)		
Equip. Esportiu	11.685,00	500,00	5 (5)		

Zona verda	18.280,00		183 (183)		
Vialitat	36.294,00				
TOTAL	109.700,00	47.021,00	653 (622)	431	0

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, utilitzant els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim una dotació per a 465 places per a bicicletes vinculades a l'ús industrial, 5 en relació a l'equipament i 183 a la zona verda. El càlcul de l'EAMG degut als usos industrials és de 434 aparcaments de bicis. La diferència es deu a que s'ha calculat a considerant 43.441 m² de sostre per aquest ús, quan en realitat és de 46.521 m², i per tant cal esmenar aquest error.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, **resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis** o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

9. Distribució urbana de mercaderies

L'EAMG indica que les necessitats per càrrega i descàrrega de mercaderies només vindran donades per l'activitat pròpiament industrial, i que la zona de càrrega i descàrrega de mercaderies ja s'incorpora dins l'espai de les parcel·les.

10. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG fa una proposta de nova vialitat en el sector, en defineix la xarxa bàsica, i estableix una regulació de Zona 30 a tres vials del sector. L'informe incorpora les seccions dels vials i una taula de caracterització de cadascun d'ells. Tots els vials proposats tenen una amplada igual o superior a 10 metres i compten amb voreres d'amplada no inferior a 2 metres. S'indica el nombre de sentits de circulació de cada vial i mitjançant una imatge es grafien els sentits de circulació proposats.

Recomanació 3.

Des de l'equip de redacció del present informe es posa de relleu que l'àmbit objecte d'estudi és la porta d'entrada al nucli urbà de les Casetes i del municipi de Bellvei, i per tant, és aquest un dels vials principals de connexió a la xarxa viària externa. En aquest vial el sector el contempla con a zona 30. Tenint en compte la funcionalitat estructurant d'aquest vial resulta recomanable regular la velocitat en aquest vial però potser no tant que aquest tingui el tractament de zona 30.

També resulta destacable que totes les interseccions del sector estan regulades per rotonda, si bé caldrà vetllar per un correcte disseny de la intersecció dels vials A i D del sector per tal que funcioni de forma correcta i amb un bon nivell de seguretat viària.

Finalment, **cal plantejar una alternativa a l'actualment proposada en el cas de l'accés per a vehicles de la nau industrial situada en plena corba del vial de circumval·lació**, així com caldria evitar que els vehicles poguessin fer giris a l'esquerra creuant el carril de sentit contrari.

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'EAMG no proposa cap actuació d'ampliació de les línies actuals d'autobús ni la implantació de cap nova línia o parada, ja que compta amb una parada propera a l'àmbit, la qual li dona cobertura.

Tampoc no avalua els itineraris de connexió del sector amb la parada.

L'equip redactor del present informe i en base a la documentació consultada ha constatat la disponibilitat d'un punt de parada en sentit Bellvei, però no en sentit La Gornal. Per aquest motiu **es considera necessari preveure un nou punt de parada que permeti al usuaris procedents del Vendrell l'aturada en un punt amb cobertura al sector**. Aquest punt de parada aniria a càrrec del sector i hauria de tenir unes característiques similars a l'existent, garantint la seguretat dels vianants en fer el creuament.

Recomanació 4.

Tenint en compte l'ús predominant del sector, es recomana l'elaboració d'un Pla de desplaçament d'empresa/es del sector per tal de reduir el nombre de vehicles privats i potenciar així el transport públic o els vehicles compartits.

Xarxa de vianants i bicicletes

La mobilitat a peu i en bicicleta per dins del sector queda garantida mitjançant l'establiment de voreres amb amplades no inferiors a 2 metres i per una xarxa de vorera-bici que dona cobertura a tot el sector. La resta de vials, també amb voreres a diferent nivell de la calçada, se'ls proposa una regulació de zona 30.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi inclou un apartat de consideracions de gènere on s'analitzen les diferències molt generals de comportament atenent al gènere de l'individu, basat en les dades de l'EMQ de 2006 a nivell comarcal. L'EAMG no fa cap recomanació a banda de la informació aportada.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no considera necessari cap actuació d'ampliació o millora de l'oferta de transport públic en superfície i per tant considera que no resulta necessari el finançament de les càrregues de la mobilitat generada. Des de l'equip redactor del present informe **resulta necessari preveure un nou punt de parada que permeti al usuaris procedents del Vendrell l'aturada en un punt amb cobertura al sector.**

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal del PP les Casetes 2 – Sector 9* compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament que s'han de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- En relació a la xarxa de vehicle privat cal definir una alternativa d'accés per a vehicles de la nau industrial situada en plena corba del vial de circumval·lació per tal d'assegurar-ne una adequada seguretat viària.
- En relació al transport públic cal detallar i analitzar l'accessibilitat del sector envers a la línia actual del servei i analitzar la capacitat d'absorció de la mobilitat generada.
- Resulta necessari avaluar la potencial incidència que la mobilitat nova generada pugui suposar sobre la mobilitat actual i sobre les xarxes de transport: viari i transport públic.
- Resulta necessari preveure un nou punt de parada del bus interurbà que permeti al usuaris procedents del Vendrell l'aturada en un punt amb cobertura al sector.
- Cal donar compliment al Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis o aparcaments de nova construcció en vies públiques.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les condicions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes

modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 23 de maig de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic