

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

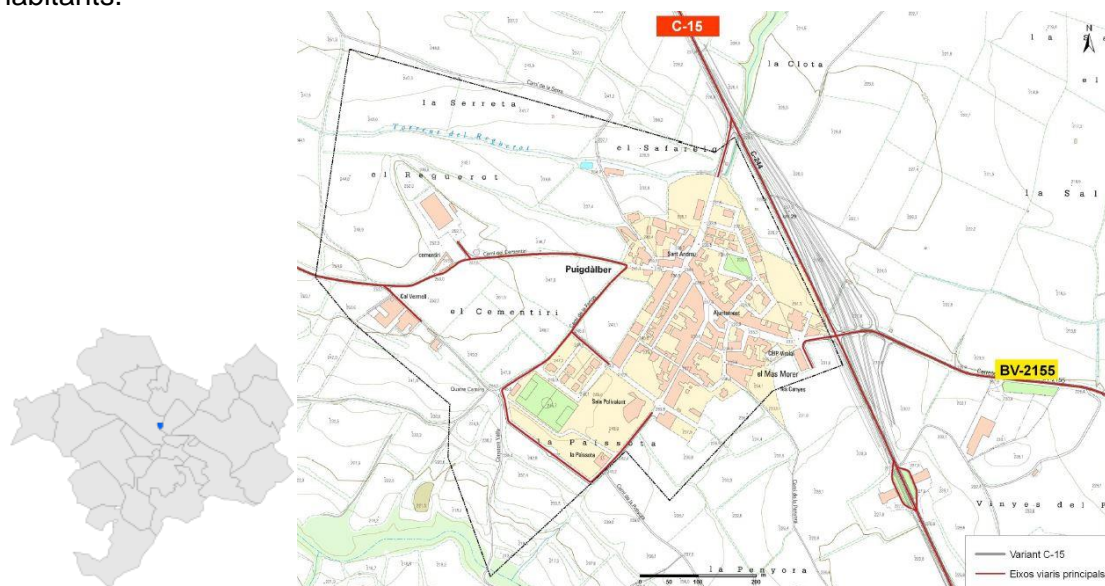
Municipi de Puigdàlber
Comarca de l'Alt Penedès

Promotor: Ajuntament de Puigdàlber
Redactor de l'EAMG: Josep M. Martí i Arquitectes
assocs. SLP

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 l'informe següent relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Puigdàlber*.

1. Antecedents

El municipi de Puigdàlber, ubicat al centre de la comarca de l'Alt Penedès, limitant amb el Pla del Penedès i amb Font-rubí. És el municipi amb la superfície més petita de Catalunya, 0,62 km², la qual inclou l'actual incorporació de dos barris del municipi veí que formaven un continu urbà amb la trama urbana de Puigdàlber, passant a formar part d'aquest. A l'estudi s'indica que a l'any 2013 comptava amb una població de 533 habitants.



En data de 3 de febrer de 2017 l'ATM va emetre informe desfavorable amb uns aspectes mínims a incorporar, de *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Puigdàlber* per presentar dèficits en el contingut que no

permetien avaluar la mobilitat generada del POUM d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat i del Decret 344/2006.

En data de 28 de març de 2017 l'Ajuntament ha aportat una nova documentació referent a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Puigdàlber, modificat per a la seva avaluació, respecte a la qual s'emet el present informe.

2. Objecte

El present informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Puigdàlber, presentat novament, 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 Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Puigdàlber inclou un total de 10 sectors: 1 sector de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD), 2 Plans de Millora Urbana (PMU) i 7 Plans d'Actuació Urbanística (PAU).

Taula Sectors del Pla

Àmbit i nom	Habitatges (nre.)	Habitatges (m ² sostre)	Zones verdes (m ² sòl)	Equipaments (m ² sostre)	Comercial (m ² sostre)	Industrial (m ² sostre)	Vialitat (m ² sòl)	Sup. Total (m ² sòl)
SUD 1 Els Horts	24	4.820	5.342	931			3.435	14.528
PMU 1 La Colomera					1.906		944	2.850
PMU 2 Av. Mercè Torrecassana	24	2.491	998				1.172	4.661
PAU 1 Francesc Macià	17	2.425					1.036	3.461
PAU 2 La Panyola	32	2.918					3.146	6.064
PAU 3 Manel Parellada	10	1.262					1.101	2.363
PAU 4 Accés C-15	32	1.518	975				1.064	3.557
PAU 5 La Paissota	4	892	387	367			232	1.878
PAU 6 Anselm Clavé	3	1.012					179	1.191
PAU 7 Paratge de l'Alzina						6.080		6.080
TOTAL	146	17.338	7.702	1.298	1.906	6.080	12.309	46.633

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, segons l'EAMG, 3.216 desplaçaments/dia, dels quals, 385, corresponent als usos industrials existents (PAU 7), de manera que la nova mobilitat generada pel POUM serà de **2.911 desplaçaments/dia**.

La taula següent mostra la **mobilitat generada** total segons les ràtios del Decret 344/2006 i segons les utilitzades per l'EAMG (entre parèntesis s'indica la mobilitat generada sense considerar la del PAU 7). S'utilitzen les ràtios del Decret 344/2006 en tots els usos, i en el cas de l'ús d'habitatges s'ha considerat una ràtio de 9 viatges/habitatge (corresponent a 3 persones per habitatge i 3 desplaçaments per persona).

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	--	17.338	146	1.022	1.734	1.314
Comercial		1.906			953	953
Industrial		6.080			304*	304*(0)
Equipaments		1.298			260	260
Zona verda	7.702	--			385	385
TOTAL	-	26.622	146	1.022	2.924	3.216 (2.911)

*Mobilitat existent actualment

L'estudi aplica el repartiment modal de mobilitat obligada de 2001 a tots els sectors previstos al POUM.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal actual	18%	5%	77%
Desplaçaments generats per mode	524	146	2.242

Des de l'equip de redacció del present informe considera vàlid el càlcul de la mobilitat generada i la distribució modal utilitzada.

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'EAMG fa referència a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al municipi i fa una descripció de la jerarquia de la xarxa viària interna del municipi.

Indica que en general, la xarxa viària interna del casc antic està formada per carrers molt estrets (5-6 metres d'amplada) de doble sentit de circulació i de plataforma única, i que la IMD general de la xarxa viària interna del municipi és molt baixa, però alguns dels vehicles que hi circulen són vehicles de mercaderies que es dirigeixen a la zona industrial i a la zona de concentració d'establiments comercials i de restauració del municipi.

S'aporten dades de la IMD de la C-15 en el tram entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès.

S'indica com a nova infraestructura viària la variant de la C-15, tot i que ja fa uns anys que es troba executada.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta informació aportada, si bé es recomana descriure els punts de connexió de la xarxa viària interna amb l'externa actuals.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi indica que l'oferta de transport públic al municipi correspon a tres línies regulars d'autobús intermunicipal, operades per Hispano Igualadina, de les quals s'adjunten els horaris.

També s'indica que no es disposa de servei de ferrocarril, però que es pot accedir a la línia C4 de RENFE a Vilafranca del Penedès i a La Granada. S'adjunta l'horari de la R4 des d'aquests dos municipis fins a Barcelona.

L'estudi ubica la única parada de transport públic existent i indica que dona cobertura a tot el municipi (radi de 750 m)

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

Recomanació1.

Descriure l'accessibilitat urbanística de l'entorn on està ubicada la parada (amplada de la vorera, passos de vianants, etc.) per determinar les condicions d'accessibilitat a la parada de tots els col·lectius.

6. Mobilitat a peu

Es descriu la xarxa viària destinada a vianants en el conjunt del municipi indicant que la majoria de carrers són estrets amb voreres segregades de la calçada, excepte en els eixos comercials recentment urbanitzats amb plataforma única.

L'estudi anomena els sectors on els desenvolupaments previstos poden generar un important nombre de desplaçaments a peu, així com els equipaments comunitaris existents.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

7. Mobilitat a en bicicleta

L'estudi indica que atès al poc trànsit de vehicles a la majoria de carrers del municipi, les bicicletes poden transitar per a la calçada, compartint-la amb la resta de vehicles.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada, tot i que es recomana especificar l'existència o no d'aparcaments per a bicicletes, i en cas afirmatiu la seva ubicació.

8. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la mobilitat generada en vehicle privat, l'estudi estima uns 2.242 viatges/dia, i indica que les diferents xarxes viàries presents i previstes en el planejament podran assumir aquesta mobilitat.

En el cas de la mobilitat en transport col·lectiu, l'estudi indica que s'estimen 144 viatges/dia, els quals podran ser assumits per l'oferta actual (que en dia feiner és de 12+12 expedicions).

Pel que fa a la mobilitat generada a peu i en bicicleta, l'estudi indica que serà de 525 viatges, i que aquesta podrà ser assumida per les diferents xarxes de vianants presents i previstes a Puigdàlber.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de la calçada, el Decret 344/2006 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 dimensiona la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, per a turismes i motocicletes en base a les ràtios que indica el Decret.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 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 turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	--	17.338	146	292	146	73
comercial		1.906		19		
industrial		6.080		61		
equipaments		1.298		13		
zona verda	7.702	--		77		
TOTAL	7.702	26.622	146	462	146	73

Segons els ratis del Decret 344/2006, la dotació total **d'aparcaments per a bicicletes** previstos és de 462 places, les mateixes que estableix l'EAMG considerant la ràtio de 2 places per habitatges, que tot i que no és la que preveu el màxim de places, s'ajusta més a la tipologia edificatòria prevista, i utilitzant la ràtio de 1 plaça/100m² de sostre d'equipament degut a que es desconeix l'ús a que es destinarà les reserves d'aquest sòl.

En relació a la **dotació d'aparcament per a vehicles** (turismes i motocicletes), l'EAMG aplica el valor segons nombre d'habitatges, donant com a resultat un total de 146 places d'aparcament per a turismes i 73 places per a motocicletes.

L'estudi indica que els desenvolupaments previstos en el POUM han de preveure la dotació o reserva de places d'aparcament per a càrrega de vehicles elèctrics, tal com determina el Decret 1053/2014, de 12 de desembre, que regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la demanda d'aparcament prevista en l'estudi.

10. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi llista les determinacions de l'article 18 del Decret referent a zones de càrrega i descàrrega, i indica que segons la superfície comercial del sector PMU-1, caldrà preveure una plaça de càrrega i descàrrega de mercaderies.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlid el càlcul realitzat.

Recomanació 2.

Es recomana preveure recorreguts per a vehicles de gran tonatge, considerant que a la diagnosi de la xarxa viària actual es diagnosticava forces vehicles d'aquesta tipologia a la xarxa viària interna.

11. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora indicadors de gènere actuals del municipi i indica que el POUM no desenvolupa mesures específiques en funció del gènere, sinó que proposa mesures genèriques que permetin facilitar els recorreguts a peu introduint criteris d'accessibilitat.

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.

Des de la redacció del present Informe, es considera positiu la informació que es presenta.

Xarxa transport públic

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 16 del Decret i avalua la cobertura de la parada de transport públic existent actualment i es conclou que no es requereixen mesures correctores de la xarxa de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 18 del Decret.

Realitza una jerarquització viària de la xarxa bàsica per a vehicles, i la caracteritza i la i la grafia a mode de plànol. L'estudi indica que la xarxa viària connecta els sectors de nou creixement previstos en el POUM amb els equipaments actuals i previstos, així com amb la parada de transport públic.

Des de l'equip redactor del present informe es recorda que **tal i com estableix el Decret 344/2006 en l'article 4, l'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres (11 m si es tracta d'un vial de la xarxa bàsica).**

Recomanació 3.

Tenint en compte l'amplada dels vials del municipi es recomana d'estudiar a possibilitat de convertir a un sol sentit de circulació i així incrementar l'espai per al vianant.

Xarxa de vianants

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 15 del Decret, indicant que aquests es compliran, i indica quins són els indrets que generaran més mobilitat (sectors residencials i equipaments existents i previstos), tot i que es fa referència que la tipologia d'equipaments es determinarà quan es tramitin els corresponents planejaments derivats.

Es fa un recull dels criteris de disseny de la xarxa de vianants del Decret.

S'indica que es defineix una xarxa principal per a vianants, formada per a vials d'ús exclusiu per a vianants o bé de prioritat invertida al casc antic, i per a vials regulats com a zona 30 (aquells que connecten les parades de transport públic i equipaments municipals amb la resta del municipi).

S'indica que la xarxa de vianants i la xarxa principal de vianants es representa en un plànol annex a la memòria.

Xarxa per a bicicletes

L'estudi fa un recull de les determinacions de l'article 17 del Decret, indicant que aquests es compliran i que els itineraris ciclables previstos tenen continuïtat en el teixit urbà i que connecten les zones de nous creixements amb els equipaments principals actuals i previstos en el POUM

S'indica que la xarxa d'itineraris per a bicicletes es representa en un plànol annex a la memòria.

Per altra banda, l'EAMG proposa l'estudi per a la creació de noves vies ciclables de connexió comarcal, proposta que es valora positivament.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

No es descriuen càrregues derivades de la mobilitat generada.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Puigdàlber*, 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 abans de la redacció del planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Donar compliment al que s'estableix a l'article 4.1 del Decret 344/2006, segons els qual l'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres (11 m si es tracta d'un vial de la xarxa bàsica).

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.

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, 6 d'abril de 2017

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic