

Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana Molí d'en Ferran, Santa Margarida i els Monjos

Municipi de Santa Margarida i els Monjos

Comarca: Alt Penedès

Promotor: POPAMA, SL.

Redactor de l'EAMG: Emilio B. Galisteo Rodríguez, arquitecte

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 de Millora Urbana Molí d'en Ferran, Santa Margarida i els Monjos*.

1. Antecedents

El municipi de Santa Margarida i els Monjos està format per dos pobles principals (els Monjos i la Ràpita) i un conjunt de petits nuclis disgregats, com és el cas del nucli de Puigdesser.

L'àmbit del PMU compren el Polígon d'actuació urbanística núm. 1. PAU NÚM. 1 MOLÍ D'EN FERRAN, un sòl d'activitat industrial que juntament amb el nucli de Puigdesser integren una peça de sòl urbà envoltada de sòls no urbanitzables.

Aquest àmbit es troba confinat al nord pel nucli de Puigdesser i finques agrícoles, a l'est pel camí històric dels Monjos a Pacs del Penedès, al sud per la carretera de Vilafranca del Penedès a la Múnia (B-212), i a l'oest per les vinyes de la terrassa fluvial del marge esquerre del riu Foix.

Actualment, a l'àmbit hi ha una única construcció de caràcter industrial sense ús.



En data de gener del 2020, l'ATM de Barcelona va emetre un primer informe respecte a aquest expedient, segons el qual es considerava que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana Molí d'en Ferran de Santa Margarida i els Monjos, no comptava amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emetia informe desfavorable.

En data d'octubre de 2022, l'ATM ha rebut nova documentació referent a aquest expedient, motiu pel qual s'emet el present informe.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel *Pla de Millora Urbana Molí d'en Ferran, Santa Margarida i els Monjos*, als continguts de la Llei de la mobilitat, aplicant com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'objecte del polígon d'actuació és limitar l'aprofitament industrial previst en el planejament anterior, possibilitant una adequada reconversió de l'activitat industrial dins del marc general d'una nova regulació d'usos, d'una correcta ordenació volumètrica i de la integració paisatgística, a desenvolupar en el preceptiu Pla de millora urbana.

També és objecte del polígon d'actuació l'obtenció del sòl i el tractament paisatgístic dels seus marges que limiten respectivament amb el nucli de Puigdessa, la carretera de Vilafranca del Penedès a la Múnia, la riba esquerra del riu Foix i el camí històric dels Monjos a Pacs del Penedès.

El desenvolupament del polígon d'actuació comportarà la cessió i la recuperació de l'antic Molí d'en Ferran, element que forma part del Catàleg de béns a protegir, així com la construcció de la rotonda situada a la carretera B-212.

Aquest àmbit de sòl d'ús industrial té una superfície de 67.239 m².

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

Per determinar el volum de desplaçaments totals que es generarà, l'estudi ha utilitzat les mateixes premisses establertes a l'EAMG del POUM de Santa Margarida i els Monjos.

En aquest cas es van emprar els paràmetres establerts pel Decret 344/2006, ajustant, però les seves previsions tenint en compte l'objecte de les actuacions; en el cas del sostre industrial ajustava la previsió de l'Annex I del Decret 344/2006 de 5 viatges generats per cada 100 m² de sostre a 2,5 viatges generats per cada 100 m² de sostre.

Pel que fa a la previsió dels viatges generats, l'EAMG considerava diversos escenaris amb ús industrial, ús industrial i d'oficines i ús d'equipaments, el qual avalua la mobilitat, seguint les ràtios del decret, per cada escenari. A partir dels valors avaluats, l'estudi considera l'escenari més desfavorable (ús industrial amb oficines).

Tenint en compte aquestes premisses, el present estudi estima que el seu desenvolupament generarà un total de **2.823 desplaçaments diaris**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret 344/2006 i l'EAMG (darreres columnes):

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	36896,27	9.000	1.350	1.350
Industrial		26.120	1.306	1.306
Zona verda	3.338,36		167	167
TOTAL	40.265,38	53.791,84	2.823	2.823

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la mobilitat generada proposada, la qual segueix les ràtios dictades pel Decret 344/2006.

Per altra banda, l'estudi menciona l'existència d'una superfície de 12.995,60 m² d'espais verds de protecció, els quals especifica que no generen mobilitat, ja que són sòls d'atenuació de l'impacte paisatgístic sense accés rodat ni per a vianants i bicicletes. Atenent l'ús industrial del sector, la seva localització vers el nucli urbà i els usos actuals de les zones verdes, es considera que aquests espais verds no generaran mobilitat. Tot i així, es recomana que es tingui en compte una ràtio més elevada per a les zones verdes per tal d'encabir una possible mobilitat d'aquestes zones no considerades.

L'EAMG també desenvolupa una proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada segons dades de l'EAMG del POUM i del Pla Director de Mobilitat de l'Alt Penedès (2020-2025).

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	20%	7,5%	72,5%
Viatges / dia feiner	378	212	2.117

El vehicle privat tindrà una ocupació d'1,2 ocupants/vehicle per a l'activitat industrial (1.660 vehicles) i 2,4 ocupants/vehicle per a les zones lliures (52 vehicles).

Des de l'equip de redacció del present informe no s'accepta el repartiment modal proposat, ja que es considera que **cal potenciar els modes més sostenibles (mobilitat no motoritzada i transport públic/col·lectiu) en detriment del vehicle privat**. A més a més, es recomana refer els càlculs del repartiment modal, perquè que no donen el total de la mobilitat generada prevista anteriorment.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi menciona que la xarxa viària que envolta l'àmbit està formada per la carretera de Vilafranca a la Múnia (B-212), la qual forma part de la xarxa bàsica primària del municipi, i el camí d'accés al nucli de Puigdesser que forma part de la xarxa local secundària del municipi.

El "Pla zonal de la xarxa de carreteres de la Diputació de Barcelona, maig 2018. Àrea de Territori i Sostenibilitat, Diputació de Barcelona" preveu la conversió d'aquest camí d'accés al nucli de Puigdesser en carretera. Es tracta d'una actuació d'alta prioritat.

L'EAMG inclou dades de la IMD de la carretera B-212 del Pla d'Aforaments 2016 de la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat. Especifica el percentatge de vehicles pesants i la velocitat mitjana (km/h). Es conclou que la IMD d'aquesta via és reduïda.

Pel que fa a les intensitats de trànsit del camí d'accés al nucli de Puigdessa s'incorporen dades obtingudes del Pla zonal de la xarxa de carretera de la Diputació de Barcelona, on quantifica una IMD molt reduïda (953 vehicles/dia). Amb la conversió del camí a carretera s'estima una futura IMD de 2.872 vehicles/dia.

A l'EAMG s'incorpora gràficament la informació la xarxa viària que envolta l'àmbit d'estudi.

Des de l'equip redactor d'aquest informe accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi menciona que el municipi de Santa Margarida i els Monjos compte amb una xarxa d'autobusos interurbans i la línia C4 de rodalies "Sant Vicenç de Calders – Vilafranca – Manresa". Tot i així, actualment no dona servei a la zona industrial en estudi.

El POUM preveu una xarxa d'itineraris de transport públic que permetrà l'accessibilitat al sector amb transport públic.

Des de l'equip redactor d'aquest informe s'accepta la informació aportada, si bé **cal detallar l'oferta i la demanda actual del transport públic amb cobertura al sector.**

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

Actualment manca una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes que connecti l'àmbit del PMU. Les vies no disposen de voreres que permetin garantir la seguretat dels vianants, ni d'itineraris pedalables.

Tot i així, hi ha una xarxa de camins rurals amb recorreguts propers al sector que permeten un cert nivell d'accessibilitat i mobilitat a peu i en bicicleta. L'estudi incorpora informació d'aquests camins.

La xarxa viària prevista pel POUM de Santa Margarida i els Monjos (2018) proposa la renovació i ampliació de la xarxa viària municipal existent, millorant la mobilitat de les persones i facilitant la connexió entre els diferents àmbits del territori, garantint un nivell d'accessibilitat i mobilitat sostenible. Alhora també preveu una xarxa d'itineraris per a bicicletes.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi estima que hi haurà un total de 1.712 vehicles/dia, 1.660 dels quals seran dels usos industrials i 52 de les zones verdes. L'EAMG exposa que, amb aquests vehicles, i segons previsions de l'EAMG del POUM, amb la intensitat de trànsit actual de la B-212 no es preveu que hi hagi una incidència significativa a la xarxa de vehicles.

Pel que fa al transport públic, l'estudi considera que la nova mobilitat generada podrà ser absorbida, sense problemes, per la xarxa de transport públic planejada a l'EAMG del POUM.

Amb relació a la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes, l'estudi considera que la nova mobilitat generada no serà problemàtica.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la informació aportada, tot i que es considera que **cal analitzar amb més detall la incidència sobre la xarxa de transport públic**, tenint en compte l'oferta i demanda prevista.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament que es presenten a l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada, utilitzant el Decret 344/2006. Entre parèntesis s'indica la dotació que es fixa segons l'EAMG.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
Oficines	36896,27	9.000	351 (351)		
Industrial		26.120			
Zona verda	3.338,36		33 (34)		
TOTAL	40.265,38	53.791,84	385 (385)	0	0

Des de l'equip de redacció del present informe recomana, tot i que no es preveu al Decret, regular i considerar l'aparcament dels vehicles privats, ja que es preveu que la majoria de desplaçaments seran en vehicle privat.

En el cas de preveure espai d'aparcament per a vehicles caldrà complir amb el Real Decret 1053/2014 per la reserva de places de recàrrega per a vehicles elèctrics, i amb el Codi d'accessibilitat per a la reserva de places PMR.

9. Mesures correctores

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi menciona la proposta inclosa en el "*Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Barcelona. Maig 2018*", on es preveu la conversió del camí de Puigdesser a carretera. La nova definició d'aquest camí presentarà una secció transversal d'11 m.

Amb aquestes modificacions, es preveu configurar un eix-corredor que connectarà els nuclis dels Monjos amb Vilafranca del Penedès i Pacs del Penedès.

Tal com determina el POUM, es preveu construir la rotonda de la carretera de Vilafranca a la Múnia, B-212, en la seva intersecció amb el camí de Puigdesser. Aquesta rotonda suposarà la millora de la xarxa viària bàsica, millorant l'accés al nucli de Puigdesser i al sector des de la carretera, així com la seva connexió amb el nucli urbà.

Des de l'ATM es recorda que aquesta actuació haurà de comptar amb el vistiplau del titular de la infraestructura.

Xarxa de vianants i bicicletes

El PMU proposa la implantació d'una vorera al camí de Puigdesser, en les quals prevaldrà el trànsit de vianants i ciclistes, i permetrà connectar el nucli de Puigdesser i la zona industrial, amb la trama urbana del municipi.

Es proposa una calçada rodada de doble sentit de circulació, amb un ample total de 7 m i una reserva de 2 m pel trànsit de vianants a banda i banda.

El camí d'accés a Puigdesser connectarà el nucli de Puigdesser amb la xarxa pedalable existent de l'antiga carretera nacional 340.

Xarxa de transport públic

L'estudi menciona que la xarxa d'itineraris de transport públic prevista pel nou POUM de Santa Margarida i els Monjos suposa una millora substancial de l'actual xarxa, la qual permetrà l'accessibilitat al sector amb transport públic.

L'EAMG proposa la implantació de dues parades d'autobús, una per sentit, de la línia de bus Castellví d'"El Maset dels Cosins – Vilafranca del Penedès (L0405)" entorn de la rotonda entre la B-212 i el camí de Puigdesser. Aquesta parada també es podria incorporar a la línia de bus Castellví de "Clariana – Vilafranca del Penedès".

Es proposa que aquestes parades siguin de tipus pal.

Des de l'equip redactor del present informe considera que analitzant la incidència de la nova mobilitat generada per la xarxa de transport públic, es podrà valorar la necessitat o no de crear noves mesures correctores.

10. Mobilitat i gènere

Els diferents nuclis urbans no estan ben comunicats entre si, ja que manca una xarxa viària per a vianants completa i continua, i un servei de transport públic insuficient. Aquest fet afavoreix els desplaçaments en automòbil i l'exclusió social lligat a aquest mitjà de transport.

L'estudi avalua els desplaçaments en dia feiner, a partir de dades de l'EMEF del 2018, i en dies festius a través de l'EMQ del 2006.

En els desplaçaments en dia feiner les dones es desplacen, majoritàriament, amb modes de mobilitat activa, seguit del vehicle privat, mentre que els homes es desplacen en vehicle privat, seguit de modes actius. El transport públic és el mode de transport menys usat, tant per dones com per homes. També hi ha diferència respecte al motiu del viatge, destacant que les dones es desplacen més per motius personals mentre que els homes ho fan més per motius ocupacionals. La tendència és semblant en els dius festius.

L'estudi també menciona les propostes amb relació al gènere que es proposen, a nivell municipal, tant en el POUM com al PMU. Aquestes estan relacionades amb la integració dels espais amb la resta del municipi tot millorant les connexions entre nuclis, incrementar la xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes i millorar el servei de transport públic.

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

11. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

En aquest cas, Santa Margarida i els Monjos no forma part de la zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric, i per tant, no li és necessari incorporar aquesta anàlisi.

12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'article 19 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, indica que cal incorporar a la memòria una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació dels promotors de participar en els costos d'implantació de l'increment dels serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'explotació del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o prolongació de les existents.

L'estudi incorpora la previsió de cost de les noves mesures proposades en el Pla.

L'equip redactor del present informe accepta la informació aportada.

13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla de Millora Urbana Molí d'en Ferran, Santa Margarida i els Monjos*, compta amb bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 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'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal potenciar els modes més sostenibles (mobilitat no motoritzada i transport públic/col·lectiu) en detriment del vehicle privat.
- Cal detallar l'oferta i la demanda actual del transport públic amb cobertura al sector.
- Cal analitzar amb més detall la incidència de la mobilitat sobre la xarxa de transport públic.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director de l'Àrea de
Mobilitat