

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'ULLDEMOLINS
(Decret Legislatiu 1/2005 del 26 juliol per qual s'aprova el text refós de la Llei d'urbanisme)

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Maig del 2008

Equip redactor:
UTE emba – ESTUDI MASSIP-BOSCH ARQUITECTES
IGNASI DE MONER I DE CASTELLARNAU

Subvencionat per:
Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Direcció General d'Urbanisme

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

ÍNDEX

1	INTRODUCCIÓ.....	4
2	ESTAT ACTUAL DE LA MOBILITAT.....	4
2.1	ANÀLISI DE LA XARXA ACTUAL	4
2.2	ACTUACIONS REFERENTS AL TRANSPORT COL·LECTIU.....	6
2.3	CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT.....	6
2.3.1	MOBILITAT OBLIGADA PER DESPLAÇAMENTS RESIDÈNCIA-TREBALL I RESIDÈNCIA-ESTUDI.....	6
3	NOVA MOBILITAT PROPOSADA.....	8
3.1	ANÀLISI DE LA XARXA PROPOSADA.....	8
3.2	ACTUACIONS EN LA MOBILITAT PEATONAL.....	9

JUSTIFICACIÓ DE LA CONVENIÈNCIA I OPORTUNITAT DEL POUM

1.- INTRODUCCIÓ

Per tal de poder definir l'estudi de la mobilitat, caldrà definir en primer lloc, els objectius que es persegueixen. Cal dir que s'ha plantejat la mobilitat no només referent a l'ús del vehicle privat, sinó també a la mobilitat del vianant.

Per a assolir aquests objectius, cal realitzar una correcta diagnosi de la situació actual a partir del coneixement dels principals fluxos de trànsit (origens i destinacions), a peu i en transport privat; les intensitats de trànsit en els vials principals; i l'organització dels vials a l'interior de la vila.

1.1 NECESSITAT PEL PRESENT ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA

L'aprovació per part del Parlament de Catalunya de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, ha significat un canvi de tendència en el model de la mobilitat, que fins aquest moment s'havia basat en el vehicle automòbil com a mitjà principal.

Aquesta llei promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat; a més, d'aportar la conveniència de lligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic.

Amb aquest objectiu, l'article 18 d'aquesta llei determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directors, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El Decret 344/2006 de 19 de setembre de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada desenvolupa aquesta llei i concreta el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, així com la seva tramitació.

1.2 OBJECTIUS I CONTINGUTS DE L'ESTUDI D'ACORD AMB EL DECRET 344/2006

L'objectiu de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, és analitzar primer l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats per avaluar després la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

També es valorarà la viabilitat de les mesures proposades en el propi estudi per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

L'objecte final d'aquest estudi serà definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

L'estudi tindrà en compte una gran part de variables que afecten a la mobilitat com són la bicicleta, que en els darrers anys s'ha consolidat com a mitjà de transport quotidià, la distribució urbana de mercaderies, l'aparcament de vehicles, que és una eina bàsica en la política de la mobilitat

1.3 OBJECTIUS DE MOBILITAT SOSTENIBLE

Els objectius de mobilitat sostenible que emanen de la llei i del Decret que la desenvolupa són promoure els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en un nou model de mobilitat que permeti el canvi de tendència respecte un model basat en el vehicle privat com a mitjà principal.

Aquest model planificaria la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.

Per avançar en aquest sentit, és prioritat incloure tant en el disseny com en la gestió del viari les xarxes de vianants, de bicicletes i de transport col·lectiu, a banda dels requeriments propis del vehicle automòbil que condicionaven els dissenys de les vies fins avui.

Tanmateix la distribució urbana de mercaderies com a ús important del viari, fa també que sigui necessari incloure-la en el disseny de la vialitat, perquè es pugui desenvolupar amb unes condicions mínimes.

En aquesta mateixa línia, la política d'aparcament va encaminada a aconseguir els objectius de la política de mobilitat i té per objectiu, d'assegurar aparcament suficient en origen dels desplaçaments i fora de la calçada, per evitar conductes captives del vehicle privat, i restriccions d'aparcament en destí com a mesura de gestió de la mobilitat i promoure que l'accés es basi en l'ús de mitjans més sostenibles.

2.- ESTAT ACTUAL DE LA MOBILITAT

2.1- ANÀLISI DE LA XARXA ACTUAL

L'aspecte vertebrador de la mobilitat generada en el municipi d'Ulldemolins està basat en el desenvolupament urbanístic sostenible. Atès que el sòl és un recurs no renovable i limitat, comporta també la configuració de models d'ocupació del mateix que evitin la dispersió en el territori, millorant la mobilitat interior en el nucli urbà. A la vegada, evitant la dispersió en el territori i considerant la rehabilitació i renovació en sòl urbà, atenent la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals en les àrees rurals, i consolidant un model de mobilitat territorial globalment eficient. (art. 3 del TR LUC 1/2005)

L'àmbit d'estudi és el de tot el casc urbà del municipi. Primer cal establir una jerarquizació viària. Definint en primer cas l'àmbit d'eix principal de comunicacions que suposa la carretera C-242 al seu pas pel municipi. De la mateixa en pengen els vials principals i secundaris del casc urbà d'Ulldemolins. La jerarquitazació d'aquests en permet observar les mancances de connectivitat entre diverses zones del nucli i els problemes de mobilitat que es poden produir actualment en el teixit urbà de la vila (*veure plànol n°1*).



-Vista de l'accés nord de la C-242 a Ulldemolins

L'estructura actual del nucli d'Ulldemolins s'articula al marge occidental de la C-242 al pas pel poble. D'aquesta en pengen els vials principals de la població. De l'extrem sud, en sorgeix el Carrer de la Fontalba, que recull l'avinguda Verge de Montserrat, unint-se en el carrer Major. Aquest exerceix de vial principal del poble i d'eix vertebrador (nord-sud). D'aquest en sorgeixen cap a l'oest dos dels carrers (carrer de Balç i el carrer de Sta. Magdalena) que articulen primerament l'eixample i posteriorment la zona d'unifamiliars aïllades. Recollint perimetralment la vialitat de la zona nord-oest de la vila ens hi troben el carrer de l'Oliver Gros, el carrer de Montsant, el carrer de la Creu, i el carrer Sol de la Vila, que finalment connecta al nord amb la C-242.



-Carrer Major



-Carrer Verge de Montserrat



-Carrer de Fontalba

2.2- ACTUACIONS REFERENTS AL TRANSPORT COL-LECTIU

S'han adoptat mesures per a facilitar una mobilitat sostenible dels usuaris, a través del potenciament i adequació a les necessitats de la prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers que comunica Ulldemolins amb la resta de poblacions veïnes. Aquesta adequació ha de passar forçosament per una més gran flexibilitat horaria del servei.

Aquest està comunicat diàriament amb les poblacions veïnes, i es disposa d'un autobús de transport escolar que comunica Ulldemolins amb Cornudella (de dilluns a divendres). Ambdós serveis són realitzats per l'empresa Plana.

2.3- CARACTERITZACIÓ DE LA MOBILITAT

En l'estudi de mobilitat obligada es comptabilitzen els desplaçaments, ja siguin generats o atrets, diferenciant els que es realitzen per motius laborals dels que tenen com a finalitat l'estudi.

En tots dos supòsits es generen molts més desplaçaments que els que s'atreuen, dada que ratifica el marcat caràcter residencial del nucli amb importants dependències d'altres municipis.

D'altra banda, és remarcable l'ús quasi exclusiu del vehicle privat en els desplaçaments. Essent el transport col·lectiu gairebé testimonial.

2.3.1- Mobilitat obligada per desplaçaments residència-treball i residència-estudi

any 2001	residència- treball	mitjà de transport		residència- estudi	mitjà de transport		
		col·lectiu	individual		col·lectiu	individual	
Despl. dins	119	0	72	0	0	0	
Despl. a fora	89		3	45	25	6	4
Despl. des de fora	5		1	2	1	0	1
Total generats	208		3	117	25	6	4
Total atrets	124		1	74	1	0	1
Dif. atrets/generats	-84		-2	-43	-24	-6	-3

Font: Institut d'Estadística de Catalunya. La majoria dels desplaçaments no computats en individuals o col·lectius es computen en la columna "no aplicable".

3- NOVA MOBILITAT PROPOSADA

3.1- ANÀLISI DE LA XARXA PROPOSADA

A partir d'aquests, amb la inserció dels diferents PAU i PMU que recull el POUM d'Ulldemolins, s'articulen les modificacions i millores en la mobilitat que es crearàn en el municipi (*veure plànol n°2*).

La nova mobilitat generada girarà al voltant de dos eixos d'actuació principals.

El primer consistirà en la continuació de l'arc viari que es troba a nord-oest i que recull el viari principal de la zona. La continuació del mateix serà cap al sud per a recollir perimetralment totes les actuacions en aquesta zona i fins a l'accés sud de la població amb la C-242. Les actuacions que generen aquests vials són el PMU-2 "Els Clots" (situat a l'extrem sud), el PAU-3 "Carrer de Sta.Magdalena", el PPU-1 "Zona Residencial Sta.Magdalena" (sud-oest, entre carrer del Portal del Roser i el carrer de l'Oliver gros) i enllaçant amb l'extrem oest del carrer de Sta. Magdalena, on es situa l'actuació del PAU-6 "Les Parades". Amb la creació d'aquests vials, es completa l'arc viari que recull Ulldemolins pel seu límit occidental.



-Avda. Catalunya

A la vegada es creen nous vials secundaris que articulen el PPU-1, interconnectant el carrer de Sta. Magdalena amb el carrer del Portal del Roser.

En el límit sud-est del municipi s'hi disposa el PMU-1, encaixat entre la C-242 i el carrer de Fontalba, on es projecten dos nous vials que articulen aquest àmbit d'actuació.

El segon gran eix d'actuació en la mobilitat del nucli d'Ulldemolins consisteix en la desviació de la C-242 en el seu pas per l'extrem nord de la vila.

El POUM completa l'apropiació d'un tram de la C-242 com a viari urbà, desviant la carretera més a l'est per a connectar en una nova rotonda situada a l'extrem nord que recollirà la circulació dels vials principals d'aquesta zona i del vell tram de la carretera.

Les modificacions que proposa el POUM d'Ulldemolins no suposen cap alteració de mobilitat interior actual dins el nucli urbà. Cal destacar també, que l'àmbit que afecta el Pla Especial, adjacent al nucli urbà, possibilita realitzar la totalitat dels moviments de la població sense usar el vehicle.

3.2- CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA PER LES NOVES ÀREES URBANITZABLES.

D'acord amb l'establert pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, cal que el contingut d'aquest estudi inclogui l'estimació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per les noves àrees urbanitzables. Per tot això, i d'acord amb els paràmetres establerts en l'annex 1 d'aquest mateix Decret, s'estima que el nombre de desplaçaments que generaran les diferents activitats i usos del nou sòl urbanitzable del municipi, seran els següents:

	Superfície	Nº Habitatges	Desplaçaments
SUD-1	28.416	85	596
SUD-2	15.050	45	315
SUD-3	13.383	24	169
SUD-4	15.002	27	189
TOTAL SUD	71.851	181	1.269

3.3- ACTUACIONS EN LA MOBILITAT PEATONAL

Les modificacions que es proposen no suposen cap alteració en el camp de la mobilitat peatonal, trobant-se els àmbits afectats pel pla, adjacents al nucli urbà, fet que possibilita realitzar la totalitat dels moviments de la població sense vehicle.

Es proposa seguir amb el criteri de segregació de circulacions entre trànsit rodat i vianants, ampliant emperò les voreres per a establir una relació més amable entre l'espai per a vehicles i l'espai dels vianants. La millora de la qualitat d'aquests espais públics és desitjable, i qualsevol operació en aquest sentit serà positiva.

3.3.1- L'aparcament de bicicletes

Així mateix pel que fa referència a les places d'aparcaments reservades a vehicles i bicicletes cal fer unes reserves fora de la via pública, seguint els ratis mínims que es recullen l'annex 2 i 3 del Decret, pel què fa a turismes, motocicletes i bicicletes.

L'aparcament de bicicletes

A partir de les places mínimes d'aparcament per a bicicletes, en funció de les activitats i usos del sòl, es considerant les següents places mínimes fora de la via pública:

Art Proposat

"S'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes	
Habitatge (habitatge- m ² sostre o fracció)	Màx. de 2 places per habitatge o 2 places/100 m ² de sostre o fracció
Comercial (m ² sostre o fracció)	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Oficines (m ² sostre o fracció)	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Industrial (m ² sostre o fracció)	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Equipaments docents (m ² sostre o fracció)	5 places/100 m ² de sostre o fracció
Equip. Recreatius, culturals... (places aforament)	5 places/100 m ² de sostre o fracció
Altres equipaments públics (m ² sostre o fracció)	1 plaça/100 m ² de sostre o fracció
Zones verdes (m ² sol)	1 plaça/100 m ² de sol
Franja costanera (ml de platja)	1 plaça/ml de platja
Estacions de ferrocarril (places ofertes de circulació)	1 plaça / 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans (places ofertes de circulació)	0,5 places/ 30 places ofertes de circulació

L'aparcament de vehicles:

S'hauran d'establir les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública:

	Places mínimes cotxes
Habitatge (habitatge o m2 sostre o fracció)	el màxim entre 1 plaça/habitatge o 1 plaça /100 m ² o fracció
Estacions Ferrocarril	5 places/30 places ofertes de circulació

	Places mínimes motocicletes
Habitatge (habitatge o m2 sostre o fracció)	el màxim entre 0,5 plaça/habitatge o 1 plaça /200 m ² o fracció
Estacions Ferrocarril	5 places/30 places ofertes de circulació

En referència al compliment del decret de mobilitat per part de les regulacions específiques que emanen del POUM, i a fi i afecte d'adaptar a aquest decret les característiques del planejament derivat, cal incloure en aquest estudi les següents consideracions:

La previsió mínima de places d'aparcament és requereix uns mínims que venen marcats pel decret, considerant els sectors de sòl urbanitzable **una plaça com a mínim per cada 75 m² de sostre edificable potencial, d'ús residencial, una plaça per cada 60 m² d'ús comercial, edificis i serveis.** En el cas d'edificis industrial es contempla el mateix; d'una plaça d'aparcament cada 100m² de sostre residencial.

És necessari incorporar en la normativa urbanística les previsions mínimes d'aparcament per a motocicletes que preveu el Decret de mobilitat fora de la via pública, així com les característiques geomètriques d'aquestes places. El redactat de l'article seria similar a:

Art Proposat

"S'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de motocicletes situats fora de la via pública en els edificis d'habitatges, essent el número mínim de places obligatori: amb màxim entre 0,5 places/habitatge o 1 plaça/200 m² de sostre o fracció. Per a cada una de les places s'ha de preveure una superfície mínima de 2,2mx1 m"

Es tindrà en consideració les reserves de places d'aparcament adaptat necessàries per a garantir l'accessibilitat universal, d'acord amb el codi d'accessibilitat de Catalunya

Aquest document forma part del contingut documental del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Ulldemolins que conté:

- Memòria descriptiva i justificativa del pla,
- Plànols de informació i ordenació,
- Les Normes Urbanístiques,
- Catàleg de bens a protegir,
- L'agenda i avaluació econòmica i financera
- Memòria ambiental,
- La Memòria social,
- Catàleg de masies, susceptibles de rehabilitar.
- **Estudi de mobilitat.**
- Contestes a les al·legacions presentades

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de ha estat redactat per part de la UTE emba_ESTUDI MASSIP BOSCH ARQUITECTES i IGNASI DE MONER I DE CASTELLARNAU ARQUITECTE

Barcelona, Maig 2008