



AJUNTAMENT DE MASQUEFA

PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR INDUSTRIAL
EL CLOT DEL XAREL·LO
DEL TERME MUNICIPAL DE MASQUEFA

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

PONS-JULIAN, S.L.p.

ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ	2
2. ANÀLISI	3
3. LA PLANIFICACIO	13
4. MOBILITAT, ACCESSIBILITAT I GÈNERE	20
5. PROPOSTES DEL PLA PARCIAL PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE	22
6. CONCLUSIONS	23
7. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA.....	24

1. INTRODUCCIÓ

El present Estudi d'avaluació de la mobilitat generada respon a la necessitat de donar compliment als mandats legislatius del DECRET 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'Urbanisme, el qual fixa en l'article 85 la necessitat que els plans parcials urbanístics incloguin un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

El contingut d'aquest document es troba definit al Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Els objectius d'aquest estudi són avaluar i justificar les propostes del Pla Parcial relatives al model de mobilitat proposat, per tal de promoure d'acord amb la Llei 9/2003, de la mobilitat, els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social, lligant el desenvolupament urbanístic amb la mobilitat necessària per a fer-hi front. Aquest estudi té en compte diferents punts:

- Diagnosi de la situació actual per a conèixer-ne les mancances, les tendències de la mobilitat actual i les propostes de millora existents.
- Mesures introduïdes a la Normativa d'aquest Pla Parcial per a garantir que les vies proposades i les reserves d'aparcament s'adeqüin a les necessitats fixades per la Llei.
- Millores introduïdes al transport públic per a resoldre les mancances actuals i fer front a les noves necessitats.
- Mobilitat generada pel Pla Parcial Urbanístic, avaluació de les repercussions i mesures proposades per a la seva adequació.

2. ANÀLISI

Tot i que el P.G.O.U. del municipi no inclou cap indicació sobre l'acompliment de paràmetres relacionats amb la mobilitat sostenible, cal esmentar que el sector que es desenvolupa en aquesta modificació haurà d'acomplir amb els paràmetres genèrics que poden ser coherents per a un municipi de les característiques, població i dimensió de Masquefa.

Cal remarcar tanmateix que el nou sector s'articula molt proper a d'altres sectors industrials del municipi veí i no genera, per tant, nous recorreguts.

Les actuacions de la modificació puntual del PGOU de Masquefa que afecten a la mobilitat són la connexió que unirà les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset. Les actuacions que defineix el Pla Parcial es la habilitació d'un vial principal per accedir des de la carretera de Sant Llorenç d'Hortons al polígon industrial, i l'obertura de nous camins a l'interior de l'àmbit.

Actualment la població de la urbanització de Can Quiseró ha de desplaçar-se a través de la carretera BV-2249, i posteriorment per la B-224, per poder accedir al nucli urbà de Masquefa. Aquesta mobilitat esdevé obligada a manca de qualsevol altre connexió amb la vila. Tanmateix aquesta situació canviarà amb la construcció d'una connexió que creuarà el torrent del Salt de Can Llopard, tot unint les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset. Concretament sortiria a l'alçada del final del carrer Pirineus (Can Quiseró) i connectaria amb el carrer Principat d'Andorra (El Maset). Aquesta actuació ha de permetre reduir les distàncies a recórrer i la mobilitat obligada per arribar a la vila de Masquefa. Alhora, la connexió de les urbanitzacions ha de contribuir a la cohesió social de les seves poblacions. Així doncs, es millora l'estructura de la xarxa viària, considerant itineraris i recorreguts que connectin les urbanitzacions del municipi i facilitin l'accés a la vila, tot evitant la mobilitat forçada per altres vies.

D'altra banda, l'habilitació d'un vial principal per accedir des de la carretera BV-2249 a la zona industrial projectada, permetrà la correcta accessibilitat a aquesta àrea. Tanmateix, aquest nou sector de

PONS-JULIAN, S.L.P.

producció comportarà un increment en la mobilitat de la zona, i més tenint en compte el futur quart cinturó que es projecta al sud-est.

Donat que el trànsit de vehicles és inherent a la vida urbana, el municipi de Masquefa s'ha vist forçat a assegurar l'accessibilitat de les àrees de desenvolupament residencial, a partir de la construcció de la connexió entre Can Quiseró i el Maset, i a estructurar i crear nous vials de manera integrada a l'entorn. S'ha aprofitat doncs, la modificació puntual de PGOU i el present Pla Parcial per afegir aquests canvis i millorar la mobilitat al municipi.

D'acord amb allò que s'estableix a l'article 3 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, el Pla Parcial del sector incorpora el present estudi d'avaluació de la mobilitat generada, que respon als continguts i a les directrius que es determinen a l'esmentat decret.

A continuació s'ofereix una diagnosi de la situació actual de la mobilitat a Masquefa, a partir de les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya, tot i que cal tenir en compte que es tracta d'un sector de nova implantació, i que es situa molt a prop d'altres sectors industrials del municipi de Sant Llorenç d'Hortons ja consolidats en bona part.

Dins l'àmbit d'influència de Sant Sadurní d'Anoia i Igualada, Masquefa es troba a l'àmbit de la xarxa viària comarcal. El municipi disposa d'una xarxa de camins, alguns en bon estat, que agrupen el conjunt d'edificacions disperses i que cohesionen el territori.

Les infraestructures de comunicacions viàries a nivell de trànsit rodat intern són inexistent, per tractar-se d'un àmbit de nova implantació, i que es comunicarà amb la resta del municipi a través de la carretera BV-2249.

Tanmateix, i com ja s'ha comentat es contempla dins d'aquesta implantació industrial la connexió de les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset.

2.1 ENCAIX SOCIO-ECONÒMIC

Una dada molt significativa per a comprendre els problemes de mobilitat generada, és el nivell d'ocupació i el tipus que es dona al municipi, en aquest sentit, les implantacions industrials que es preveuen en aquest àmbit donaran lloc a aproximadament 150 persones, que previsiblement residiran en la seva major part al mateix municipi de Masquefa o al veí de Sant Llorenç d'Hortons.

2.2 MOBILITAT EN VEHICLE PRIVAT

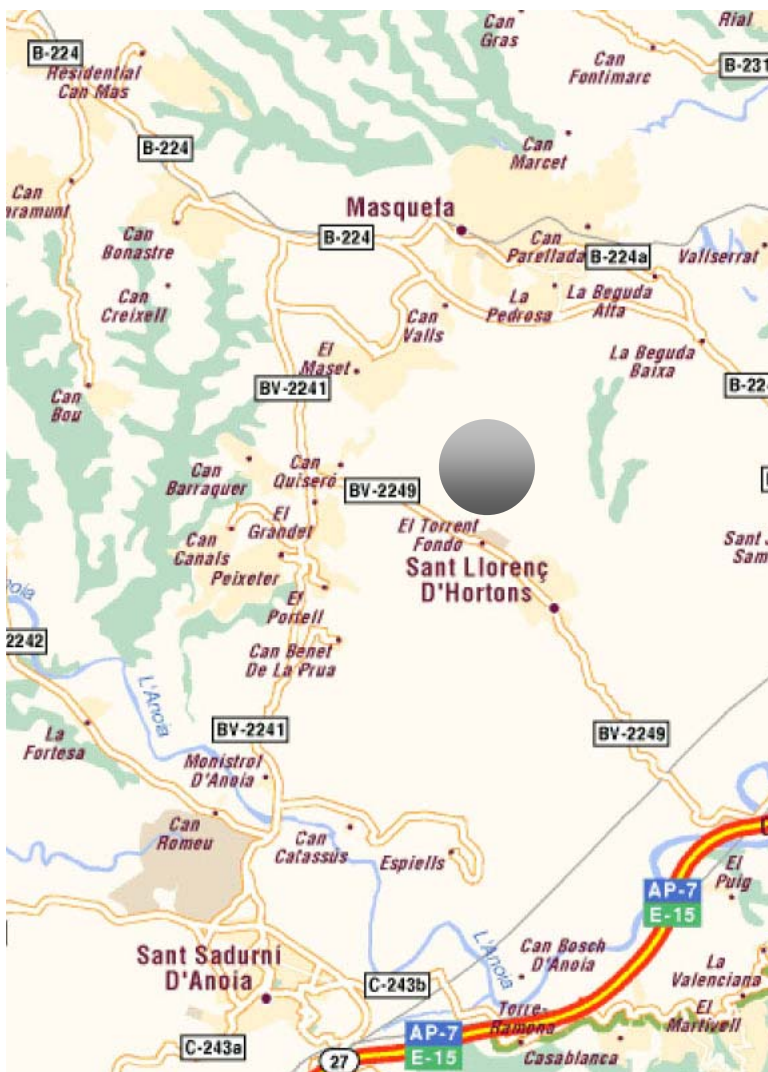
2.2.1 CARACTERÍSTIQUES DE LA MOBILITAT

Vies d'accés i de sortida

La carretera BV-2249 es connecta amb l'únic vial inclòs en l'àmbit, i és a través d'aquesta carretera on es produiran totes les connexions i els nous fluxos de mobilitat.

Aquesta carretera BV-2249 uneix el nucli de Sant Llorenç d'Hortons i les seves zones industrials amb la carretera B-224 que uneix el nucli urbà de Masquefa amb Sant Sadurní d'anoia, passant per diferents nuclis, urbanitzacions i agregats.

PONS-JULIAN, S.L.P.



Mapa de carreteres i accessos al sector. Font: Web Viamichelin.com

Vies interiors

Com ja s'ha especificat només existeix una única via d'entrada i sortida a la zona industrial, a banda dels recorreguts de vianants i bicicletes que transcorren dins de l'àmbit i que connecten amb altres camins existents o be s'integren dins del sistema viari, d'acord amb la documentació gràfica que s'annexa.

PONS-JULIAN, S.L.P.

Xarxa de camins i fites territorials

Molts dels camins de titularitat pública que eren emprats fa 100 ó 50-60 anys (tradicionals i històrics) hagin caigut en desús, fins a desdibuixar-se i perdre's completament. Resulten d'una importància cabdal per la gestió del patrimoni natural en el mon rural: l'accés a la natura; als camps de cultiu; la prevenció d'incendis;...

És camí tota via que no és qualificada de carretera (independentment que estigui asfaltada o no), en aquest sentit, s'ha prioritzat la conservació de camins existents dins del sector, i se'n creen de nous per facilitar la connexió amb els existents fora d'àmbit.

2.2.2 TIPUS DE VEHICLE

Ateses les característiques de les activitats a implantar es preveu que la major part dels nous treballadors accedeixin a les indústries amb vehicle privat, no obstant es preveu que part d'ells accedeixi en transport públic, i una part més petita en bicicleta, a tal efecte s'avalua la distribució de places d'aparcament de vehicles i bicicletes, així com es preveu la ubicació d'una parada de bus interurbà al propi àmbit del pla parcial.

Mobilitat obligada per despla. residència-treball, per sexe i mitjà de transport
Masquefa. Any 2001.

	Sexe		Mitjans de transport							no aplicable
			Total	Homes	Dones	només individual	només col·lectiu	només individual i altres	individual col·lectiu i altres	
Desplaçaments dins	889	539	350	761	28	9	4	1	0	86
Desplaçaments a fora	1607	1044	563	1167	161	0	59	0	1	219
Desplaçaments des de fora	503	350	153	456	30	2	11	0	1	3
Total generats	2496	1583	913	1928	189	9	63	1	1	305
Total atrets	1392	889	503	1217	58	11	15	1	1	89
Diferència atrets/generats	-1104	-694	-410	-711	-131	2	-48	0	0	-216

© Institut d'Estadística de Catalunya

Segons les dades de l'Idescat per l'any 2001, els desplaçaments generats de la residència al lloc de treball al municipi van ser 2.496, 1.5683 per homes i 913 per dones; del total, 1.928 es van fer amb transport individual, 189 en transport col·lectiu, 9 amb altres mitjans i 63 amb individual i col·lectiu.

En percentatges això representa que el 88% ho va fer en transport individual, el 8,6% en transport col·lectiu, el 0,4% en altre tipus de transport, i el 2,9% en individual i col·lectiu.

Si apliquem aquests percentatges al nombre de treballadors estimat de 150, ens donen unes xifres de transport en vehicle privat de 132 persones, col·lectiu 13 treballadors, altres 1 treballador, i 4 treballadors en mixte.

L'any 2001, com es pot veure al quadre de l'Idescat, d'un total de desplaçaments generats de 1.104 unitats, 694 corresponien a homes i 410 a dones, és a dir, un 63 % de desplaçaments generats corresponia a homes i un 37% corresponia a dones. Si apliquem la projecció dels desplaçaments d'homes i dones resulta que 94 treballadors seran homes, i 56 dones.

Com es pot observa és majoritari l'ús del vehicle privat en els desplaçaments. Aquesta opció del vehicle privat com a primer instrument de mobilitat és degut bàsicament al model territorial existent. Aquest model obliga a la concentració del sòl industrial separat del sòl residencial la qual cosa implica els desplaçaments de la zona de residència al lloc de treball.

2.2.3 RELACIONS DE MOBILITAT OBLIGADA

Segons dades de l'Idescat, l'any 2001, el temps de desplaçament va ser el següent:

Temps de desplaçament per anar a treballar. Població ocupada de 16 anys i més Masquefa.

Any	Temps de desplaçament								Total
	Menys de 10 m.	De 10 min a 20 m.	De 21 min a 30 m.	De 31 min a 45 m.	De 45 min a 1 hora	D'1 hora a 1 1/2 hores	Més de 1 1/2 hores	No aplicable	
2001	601	529	370	261	205	205	20	305	2496

© Institut d'Estadística de Catalunya

Per altra banda, els vehicles per tipus l'any 2006 ascendeix a 5.007 unitats, d'acord amb la distribució del següent quadre:

Parc de vehicles, per tipus Masquefa. Any 2006.

Turismes	motocicletes	Camions i furgonetes	Tractors industrials	Autobusos i altres	Total
3503	410	840	55	199	5007

© Institut d'Estadística de Catalunya

Tenint en compte que la població de Masquefa el mateix any era de 7.414 habitants, representa que un 47% de la població compta amb un turisme, i si comptabilitzem els turismes, motocicletes i camions i furgonetes, que és un total de 4.753 vehicles, representa que un 64% de la població compta amb vehicle privat.

PONS-JULIAN, S.L.P.

Si afegim aquestes dades a les de població en actiu i no actiu, veiem que aproximadament un 50% de la població està en actiu, així doncs, majoritàriament la població en actiu compta amb vehicle privat d'alguna classe.

Població per relació amb l'activitat. Total població. Recomptes Masquefa. Any 2001.

Total població	Actius				No actius							Total no actius
	16 anys ocupats	1a ocupació	desocupats ocupació p. anterior	total actius	servei militar	jubilats pensionistes	capacitats permanents	escolars i estudiants	feines de la llar	altres situacions		
5500	4573	2498	38	249	2785	0	668	133	920	610	384	2715

© Institut d'Estadística de Catalunya

2.3 MOBILITAT DE VIANANTS

Els fets més significatius a constatar són:

- L'elevat ús que es fa del vehicle privat per a desplaçaments.
- La localització dels polígons industrials, allunyats de les zones habitades.
- La manca de transport públic en les àrees de nova creació

El Pla Parcial incideix allà on és possible en aquests aspectes, proposant una secció de carrer apta per a vianants i per a bicicletes, d'acord amb la documentació gràfica que s'annexa.

Tanmateix es promou el transport públic amb la creació d'una nova parada de bus interurbà a l'àmbit.

Cal destacar tanmateix que actualment la població de la urbanització de Can Quiseró ha de desplaçar-se a través de la carretera BV-2249, i posteriorment per la B-224, per poder accedir al nucli urbà de Masquefa. Aquesta mobilitat esdevé obligada a manca de qualsevol altre connexió amb la vila. Tanmateix aquesta situació canviarà amb la construcció d'una connexió que creuarà el torrent del Salt de Can Llopard, tot unint les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset. Concretament sortiria a l'alçada

PONS-JULIAN, S.L.P.

del final del carrer Pirineus (Can Quiseró) i connectaria amb el carrer Principat d'Andorra (El Maset). Aquesta actuació ha de permetre reduir les distàncies a recórrer i la mobilitat obligada per arribar a la vila de Masquefa. Alhora, la connexió de les urbanitzacions ha de contribuir a la cohesió social de les seves poblacions. Així doncs, es millora l'estructura de la xarxa viària, considerant itineraris i recorreguts que connectin les urbanitzacions del municipi i facilitin l'accés a la vila, tot evitant la mobilitat forçada per altres vies.

D'altra banda, l'habilitació d'un vial principal per accedir des de la carretera BV-2249 a la zona industrial projectada, permetrà la correcta accessibilitat a aquesta àrea. Tanmateix, aquest nou sector de producció comportarà un increment en la mobilitat de la zona, i més tenint en compte el futur quart cinturó que es projecta al sud-est.

Donat que el trànsit de vehicles és inherent a la vida urbana, el municipi de Masquefa s'ha vist forçat a assegurar l'accessibilitat de les àrees de desenvolupament residencial, a partir de la construcció de la connexió entre Can Quiseró i el Maset, i a estructurar i crear nous vials de manera integrada a l'entorn. S'ha aprofitat doncs, la modificació puntual de PGOU i el present Pla Parcial per afegir aquests canvis i millorar la mobilitat al municipi.

2.4 ELTRANSPORT PÚBLIC

Una línia d'autobusos, de l'empresa Hill, S.A., comunica Sant Llorenç d'Hortons amb Masquefa, aquesta mateixa línia passarà per davant del nou sector i es preveu la parada dins de l'àmbit.

La freqüència de pas i durada de trajecte es reflexa a continuació:

Masquefa 1 (Poble)	St. Llorenç d'Hortons2(carret)	St. Llorenç d'Hortons1(Poble)	Masquefa 1 (Poble)
Sortida	Arribada	Sortida	Arribada
07:35:00	09:05:00	07:32:00	09:15:00
09:15:00	09:37:00	09:06:00	09:20:00
09:20:00	11:10:00	09:36:00	10:56:00
10:56:00	11:17:00	11:11:00	11:25:00
11:25:00	12:40:00	11:16:00	12:36:00
12:36:00	12:57:00	12:41:00	13:00:00
13:00:00	14:20:00	12:56:00	14:16:00
14:16:00	14:33:00	14:21:00	14:36:00
14:36:00	16:04:00	14:32:00	15:53:00
15:53:00	16:17:00	16:05:00	16:21:00
16:21:00	18:26:00	16:16:00	18:05:00
18:05:00	18:22:00	18:21:00	19:45:00
18:42:00	20:02:00	18:27:00	18:42:00
19:45:00	20:00:00		

Font: Pàgina web Hillsa

2.5 L'ESTACIONAMENT LLIGAT AL TRANSPORT PÚBLIC

El Pla Parcial contempla bosses per aparcament de vehicles i bicicletes prop de la parada del bus interurbà, així com en el vial definit. Tanmateix les empreses que s'implantin hauran de reservar places d'aparcament pels seus treballadors.

3. LA PLANIFICACIÓ

D'acord amb l'article 13 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en aquest apartat es dona compliment a la documentació que han de contenir les figures de planejament derivat urbanístic, com és el cas del Pla Parcial que ens ocupa:

3.1. INCREMENT DE LA MOBILITAT GENERADA

A continuació es determina el nombre de desplaçaments que generaran les diferents activitats i usos del sòl, d'acord amb els ràtios mínims de viatges/generats dia o altres justificacions que estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de mobilitat generada.

Per a fer l'avaluació i poder establir la xarxa d'itineraris de vianants i bicicletes i les zones d'estacionament en funció del tipus d'ús de l'àmbit estudiat s'han dividit els desplaçaments generats en dos grups:

- mobilitat generada per les zones d'aprofitament privat. En les zones industrials seran moviments de destí.
- mobilitat generada pels equipaments comunitaris i les zones lliures públiques. En la seva totalitat son moviments de destí.

La mobilitat s'ha calculat a partir del sostre potencial del nou polígon, que es de 112.546,21 m², i que a raó de 5 viatges per 100 m² de sostre dona un total de 5.627 viatges diaris.

Respecte als equipaments i atès que el sostre màxim possible, com ja s'ha exposat anteriorment, és de 12.824 m², i a raó de 20 viatges per cada 100 m² de sostre, ens dona un valor de 2.564 viatges diaris.

PONS-JULIAN, S.L.P.

Atès que el nombre de treballadors previst és aproximadament de 150 unitats, que realitzen habitualment 300 viatges diaris, un d'anada i un de tornada exclusivament, es consideren desmesurats els valors obtinguts, que donen un total de 8.192 viatges diaris.

També cal tenir en compte els viatges que es realitzaran pel trànsit de mercaderies i matèries primeres a les instal·lacions industrials, que s'estimen, d'acord amb les empreses que s'implanten, en uns 800 viatges/ dia com a màxim. Així doncs, atesos els treballadors implicats, i consultades les empreses que s'implantaràn al sector en el relatiu a trànsit de mercaderies, així com la mobilitat generada pels equipaments, es considera que els viatges generats diaris estarien al voltant d'uns **1.100 viatges diaris**.

Per tal d'establir d'aquests moviments quins seran en vehicle privat es parteix de les dades de mobilitat obligada de les dades de l'Idescat ja exposades.

Els desplaçaments generats de la residència al lloc de treball al municipi van ser 2.496, 1.583 per homes i 913 per dones; del total, 1.928 es van fer amb transport individual, 189 en transport col·lectiu, 9 amb altres mitjans i 63 amb individual i col·lectiu. En percentatges això representa que el 88% ho va fer en transport individual, el 8,6% en transport col·lectiu, el 0,4% en altre tipus de transport, i el 2,9% en individual i col·lectiu.

En aquestes estadístiques s'estableix doncs que es el vehicle privat es el mitjà de transport en el 88% dels desplaçaments, i el transport públic el 8,6%. A partir d'aquesta xifra establim les sortides realitzades en vehicle privat per les àrees establertes. Es considera que la resta seran a peu o en bicicleta:

Desplaçaments/dia per mercaderies en vehicle privat (camió) : 800 viatges/dia

Desplaçaments/dia per accés al lloc de treball en vehicle privat (turisme o motocicleta) : 264 viatges/dia
(300 x 88%)

Desplaçaments/dia per accés al lloc de treball en transport públic (autobús) : 26 viatges/dia (300 x 8,6%)

Desplaçaments/dia per accés al lloc de treball en altre tipus de transport (bicicleta) : 2 viatges/dia (300 x 0,4%)

3.2 ACCESSIBILITAT I RECORREGUTS PER A VIANANTS

Ateses les característiques del sector no es preveu una mobilitat a peu, a excepció dels accessos dels propis treballadors a la zona d'equipaments o bé de la parada d'autobús a les indústries, no obstant, les amplades de les voreres, guals, pendents longitudinals i transversals i materials d'acabats compliran el Codi d'Accessibilitat, i fins on el Pla Parcial ha pogut definir es garanteix el seu acompliment, en aquest sentit l'amplada de les voreres és de 2,00

m, la pendent transversal del 2% i la longitudinal com a màxim d'aproximadament el 6 %, els materials d'acabat es configuraran amb panot, i es col·locaran passos de vianants amb guals adaptats.

3.3. EL TRANSPORT PÚBLIC

D'acord amb l'article 5 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en aquest capítol s'incorporen les mesures per a la millora del transport públic previstes pel Pla Parcial, corresponents a la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu.

- La millora del servei del bus

Es plantegen una actuació consistent en la col·locació d'una parada d'autobús interurbà dins de l'àmbit del Pla Parcial i la incorporació d'aparcaments tant de cotxes com de bicicletes per a afavorir l'ús del transport públic:

- Quantificació de la proposta d'aparcaments

Per a cada autobús es fa la reserva necessària de places d'aparcament de bicicleta i cotxe per a permetre l'accés a la parada des de l'extrem més allunyat del sector a la carretera de connexió, en aquest sentit es preveu la reserva de 50 places de bicicleta (la justificació de les mateixes es troba a

PONS-JULIAN, S.L.P.

l'apartat 3.6), properes a la parada d'autobús. Pel que fa a cotxes i motocicletes el Decret estableix el següent:

- Per a l'estacionament de cotxes: 5 places per cada 30 places ofertes de circulació.
- Per a l'estacionament de motos: 5 places per cada 30 places ofertes de circulació.

La proposta d'aquest Pla Parcial contempla una franja d'aparcament en tota la llargada del vial projectat i propera a la parada d'autobús de capacitat aproximada 80 vehicles.

Cal tenir present que a les ordenances reguladores del Pla Parcial s'estableixen unes places mínimes per vehicles i bicicletes que depenen de cada zona i que garanteixen la mobilitat sostenible.

Així doncs, s'ofereix un servei molt superior al necessari.

3.4 ITINERARIS DE BICICLETES

S'han previst dos possibilitats de circulació per a bicicletes: la inclosa en el sistema viari en forma de doble carril exclusiu i protegit del trànsit viari en la major part del recorregut, i que abasta tota la longitud del vial projectat; l'altra opció es la circulació pels camins del municipi ja existents i amb els que el Pla Parcial garanteix la connexió, tot i que es definiran més concretament al projecte d'urbanització.

- Itineraris de bicicletes

Els itineraris per a bicicletes coincideixen amb la xarxa viària, però es separaran en la major part del recorregut per medi de la franja d'aparcament, fent més segura la circulació pels mateixos.

A banda dels carrils inclosos en la xarxa viària cal esmentar que es garantirà la connexió d'aquest nou vial amb els camins existents al municipi, aquestes connexions s'hauran de garantir en el projecte d'urbanització, tot i que es grafien orientativament en la documentació gràfica del present document.

3.5 AMPLADA MÍNIMA I PENDENT MÀXIMA DELS CARRERS

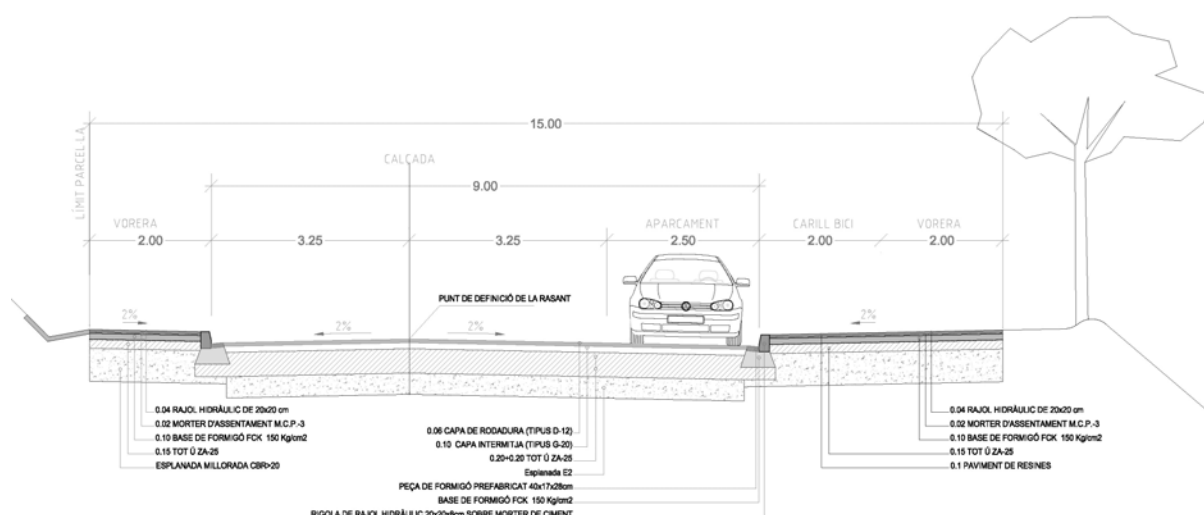
-Amplades mínimes del carrers

L'únic vial que es preveu a l'àmbit tindrà una amplada total de 14 metres, distribuïts de la següent forma:

- Vorera de 2,00 m
- Calçada de 2 sentits 6,50 m, (3,25 m per a cada sentit de la marxa)
- Aparcament de 2.50 m
- Carril bici de 2,00 m (anada i tornada)
- Vorera de 2,00 m

La pendent transversal dels carrils s'indica orientativament a la secció tipus que s'adjunta. La pendent longitudinal del vial és aproximadament del 6 %.

Els acabats son orientatius i s'hauran de definir en el corresponent projecte d'urbanització, garantint en tot cas la seguretat i l'accessibilitat de vehicles i persones.



-Pendents màxims del carrers

Com ja s'ha exposat, en el nou sector es fixa un carrer que compleix els requeriments de pendents màxims del decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, essent aquesta pendent d'un 6 % aproximadament.

3.6 PREVISIONS D'APARCAMENT

- Aparcament de vehicles privats

Aquest Pla Parcial regula l'aparcament a l'article 18 de les ordenances reguladores, i preveu una plaça d'aparcament en superfície per cada 700 m² de superfície construïda destinada a ús productiu i magatzem i una plaça per cada 100 m² de superfície útil destinada a oficines i laboratoris.

A la documentació gràfica del present document es marquen les bosses d'aparcament generades en aquest nou àmbit. En total es generen aproximadament 80 places d'aparcament per a vehicles.

- Aparcament de bicicletes

Pel que fa a l'aparcament de bicicletes les reserves mínimes d'acord amb els valors proposats pel Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, son molt elevades, ja que el Decret fixa 1 plaça per cada 100 m² de sostre industrial o fracció, així doncs i donat que el sostre industrial permès per la Modificació Puntual del PGOU de Masquefa en l'àmbit del Pla Parcial és de 112.546,21 m² sostre, el nombre de places d'aparcament que correspondria segons el Decret és de 1.125 unitats.

PONS-JULIAN, S.L.P.

Respecte als equipaments públics inclosos a l'àmbit, el PGOU de Masquefa, al qual es remet el Pla Parcial fixa, a l'article 318, un sostre màxim de $1\text{m}^2/\text{m}^2$ de sòl, atès que no es defineix en el Pla Parcial el seu ús, es considerarà aquest paràmetre màxim pel càlcul que ens ocupa, així doncs el sostre màxim possible seria de 12.824 m^2 , correspon doncs una previsió d'acord amb el Decret de 5 places per cada 100 m^2 de sostre, donant un nombre de places de bicicleta de 642 unitats.

Atès que el nombre de treballadors previst és d'uns 150 unitats, i que, d'acord amb les dades de l'Idescat l'any 2001 exposades a la present memòria, només un el 0,4% d'usuaris actualment utilitzen altre transport que no sigui el vehicle privat ni el col·lectiu, i aplicat al nombre de treballadors sembla que la projecció seria la d'un únic treballador el que utilitzaria el transport per bicicleta per accedir al seu lloc de treball.

Pel que fa a l'equipament, tot i que es desconeix actualment el seu destí, sembla desmesurada la xifra de 642 places per a bicicleta.

Ateses doncs les xifres exposades d'acord amb el Decret i les estadístiques de l'Idescat preses en consideració, i vistes les dinàmiques socials de major utilització de la bicicleta, es considera que pel que fa al sostre industrial seria suficient amb una desena de places d'aparcament per a bicicleta, i el mateix nombre per a l'equipament, així doncs es preveu en aquest estudi i en el Pla Parcial la previsió de 50 places d'aparcament en una zona propera a l'estació d'autobusos i s'inclou a les ordenances reguladores de les indústries l'obligatorietat de reservar places dins de la pròpia parcel·la.

Així doncs es preveu, d'acord amb les ordenances reguladores del Pla Parcial la previsió d'una plaça de bicicleta en superfície per a cada 5.000 m^2 de superfície construïda, la qual cosa equival a 17 unitats a la zona de parcel·la gran i 7 unitats a la zona de parcel·la mitjana, en el cas d'esgotament del sostre a construir permès. Tanmateix es preveu la reserva de 10 places a l'equipament.

4. MOBILITAT, ACCESSIBILITAT I GÈNERE

4.1 MOBILITAT OBLIGADA RESIDÈNCIA - TREBALL

A continuació s'incorporen dades respecte de la mobilitat que es dona a Masquefa per motius obligats de feina en funció del gènere. Aquestes dades, ofertes per l'Institut d'Estadística de Catalunya, són les següents:

**Mobilitat obligada per despla. residència-treball, per sexe i mitjà d
Masquefa. Any 2001.**

	Sexe		
	Total	Homes	Dones
Desplaçaments dins	889	539	350
Desplaçaments a fora	1607	1044	563
Desplaçaments des de fora	503	350	153
Total generats	2496	1583	913
Total atrets	1392	889	503
Diferència atrets/generats	-1104	-694	-410

© Institut d'Estadística de Catalunya

Si analitzem els valors de la taula veiem que tots valors mantenen una clara distància entre homes i dones. Si estudiem aquesta xifra respecte de la població activa (un 62% dels homes i un 38% de les dones), informació que es pot extreure de les dades de l'Idescat de la taula que es veu a continuació, ens trobem que la població femenina activa realitza moviments interns en un 38% dels casos i externs en un 62% mentre els homes es desplacen a l'exterior en un 66% i a l'interior en un 34%. Donant doncs valors molt similars en ambdós sexes.

**Població per relació amb l'activitat i sexe
Masquefa. Any 2001.**

Sexe	Total població	total actius	Total no actius
Homes	2791	1713	1078
Dones	2709	1072	1637
Total	5500	2785	2715

© Institut d'Estadística de Catalunya

Pel que fa al tipus de transport utilitzat, l'Idescat no ofereix les dades per gènere, tot i això la diferència entre l'ús del transport col·lectiu i individual és prou significativa per a poder concloure que en tots els casos el transport públic és un mitjà de transport molt minoritari.

Les dades de mobilitat obligada per raó de feina ens mostra com la mobilitat exterior és superior entre els homes, mentres que les dones utilitzen en major mesura la mobilitat interna, tot i que les dades per sexes no son massa allunyades.

Així doncs, per a millorar la mobilitat, tant d'homes com de dones, pel que fa a l'accés al treball, el Pla Parcial planteja la millora del transport col·lectiu mitjançant la ubicació d'una parada de transport públic a l'àmbit industrial.

Per tal de millorar aquesta mobilitat el POUM ha plantejat dos línies de mesures:

La parada en l'àmbit del transport col·lectiu, la creació de noves zones d'aparcament (tant per bicicleta, com per a cotxe) a l'entorn de les parades d'autobus per a facilitar-ne l'ús per els desplaçaments als pobles propers.

La creació d'una xarxa de carrils bici, per a fer possible la reducció de l'ús del cotxe en els desplaçaments interns i externs.

5. PROPOSTES DEL PLA PARCIAL PER A UNA MOBILITAT SOSTENIBLE

Les actuacions que defineix el Pla Parcial són la habilitació d'un vial principal per accedir des de la carretera de Sant Llorenç d'Hortons al polígon industrial, i l'obertura de nous camins a l'interior de l'àmbit. Aquest Pla Parcial intenta buscar la creació d'itineraris alternatius que permetin als vianants evitar els carrers de la xarxa viària, a través de la recuperació i connexió de camins de l'àmbit amb la resta de la xarxa de camins municipals.

Altra actuació prevista i d'especial rellevància en la mobilitat és la connexió que unirà les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset. Actualment la població de la urbanització de Can Quiseró ha de desplaçar-se a través de la carretera BV-2249, i posteriorment per la B-224, per poder accedir al nucli urbà de Masquefa. Aquesta mobilitat esdevé obligada a manca de qualsevol altre connexió amb la vila. Tanmateix aquesta situació canviarà amb la construcció d'una connexió que creuarà el torrent del Salt de Can Llopard, tot unint les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset. Concretament sortiria a l'alçada del final del carrer Pirineus (Can Quiseró) i connectaria amb el carrer Principat d'Andorra (El Maset). Aquesta actuació ha de permetre reduir les distàncies a recórrer i la mobilitat obligada per arribar a la vila de Masquefa. Alhora, la connexió de les urbanitzacions ha de contribuir a la cohesió social de les seves poblacions. Així doncs, es millora l'estructura de la xarxa viària, considerant itineraris i recorreguts que connectin les urbanitzacions del municipi i facilitin l'accés a la vila, tot evitant la mobilitat forçada per altres vies.

D'altra banda, l'habilitació d'un vial principal per accedir des de la carretera BV-2249 a la zona industrial projectada, permetrà la correcta accessibilitat a aquesta àrea. Tanmateix, aquest nou sector de producció comportarà un increment en la mobilitat de la zona, i més tenint en compte el futur quart cinturó que es projecta al sud-est.

PONS-JULIAN, S.L.P.

Donat que el trànsit de vehicles és inherent a la vida urbana, el municipi de Masquefa s'ha vist forçat a assegurar l'accessibilitat de les àrees de desenvolupament residencial, a partir de la construcció de la connexió entre Can Quiseró i el Maset, i a estructurar i crear nous vials de manera integrada a l'entorn. S'ha aprofitat doncs, la modificació puntual de PGOU i el present Pla Parcial per afegir aquests canvis i millorar la mobilitat al municipi.

El nou carrer que es preveu s'ha plantejat amb pendents aproximada del 7,5%.

S'ha previst l'itinerari per a bicicletes a la xarxa viària, separat del trànsit en la major part del recorregut per medi de la franja d'aparcament de vehicles, tanmateix es preveu que es podrà circular pels camins proposats i que definirà el projecte d'urbanització, de manera que es connectin amb la xarxa de camins del municipi.

Es planteja tanmateix la parada de l'autobús interurbà dins de l'àmbit, i la incorporació d'aparcaments tant de cotxes com de bicicletes per a afavorir l'ús del transport públic.

6. CONCLUSIONS

Tal i com ja s'ha exposat, s'han avaluat els paràmetres i continguts a avaluar i corregir en referència a la mobilitat d'acord amb el Decret 344/2006, i en alguns casos s'han reduït els valors mínims reflexats en el Decret donades les característiques concretes de la zona industrial objecte del present Pla Parcial, no obstant, es considera que s'acompleixen els objectius per assolir una mobilitat sostenible en aquesta nova implantació.

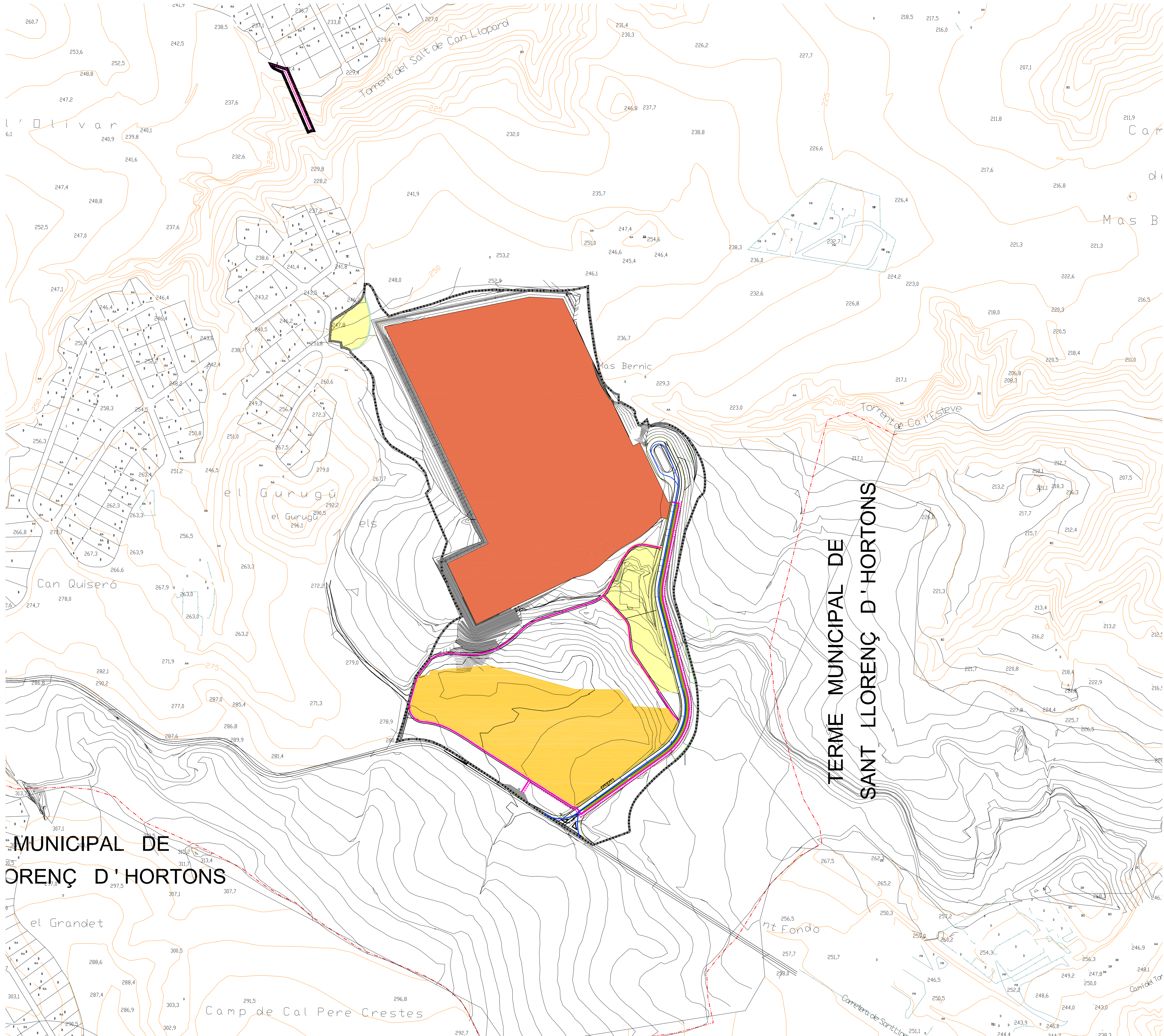
Vilafranca del Penedès, Setembre de 2008

PONS-JULIAN,S.L.p.

representat per Pere Pons i Vendrell

Arquitecte

7. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA



- Mobilitat Generada**
- ***** LÍMIT DE SECTOR INDUSTRIAL
- Desplaçaments Generats**
- 0 a 50 desplaçaments/dia
 - 50 a 230 desplaçaments/dia
 - 230 a 800 desplaçaments/dia
- Transport Públic**
- Zona d'Aparcament
 - Parada d'Autobús
 - Recorregut d'Autobús Interurbà
 - Xarxa bàsica de vehicles
 - Xarxa de carrils bici
 - Xarxa de vianants

**MUNICIPAL DE
SANT LLORENÇ D'HORTONS**

**TERME MUNICIPAL DE
SANT LLORENÇ D'HORTONS**

<p>AJUNTAMENT DE MASQUEFA</p>	L'ALCALDE	PONS-JUAN S.L.P
	JAVIER BOUTETE I SAZ	PERE PONS I VENDRELL arquitecte SILVA JULIAN I GARCIA arquitecte
PLA PARCIAL URBANÍSTIC DEL SECTOR INDUSTRIAL EL CLOT DEL XARELLO, DEL TERME MUNICIPAL DE MASQUEFA		COL·LABORADOR
PLAN 01 ESTUDI D'AVALLIACIÓ DE MOBILITAT GENERADA XARXES DE TRANSPORT	E: 12.2000	DATA SEPTEMBRE 2008