



AJUNTAMENT DE MASQUEFA

**TEXT REFÓS DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA GENERAL
D'ORDENACIÓ URBANA DE MASQUEFA**

POLÍGON INDUSTRIAL EL CLOT DEL XAREL·LO

ESTUDI D'AVAUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Abril 2008

Recull les prescripcions de la C.T.U.B. d'abril de 2008

PONS-JULIAN, S.L.P.

ÍNDEX

1.1 ANTECEDENTS

1.2 CONSIDERACIONS PRÈVIES

1.3 MESURES PER L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE

1.4 CONCLUSIONS

1.1. ANTECEDENTS

Per encàrrec de l'Ajuntament de Masquefa es redacta la present separata per avaluar la mobilitat generada en la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació Urbana de Masquefa, al Polígon industrial el Clot del Xarel·lo

1.2. CONSIDERACIONS PRÈVIES

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 definirà el Pla Parcial seran possiblement la habilitació d'un vial principal per accedir des de la carretera de Sant Llorenç d'Hortons als polígons industrials, 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

PONS-JULIAN, S.L.P.

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 present modificació puntual de PGOU 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 haurà d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, l'elaboració del qual respondrà als continguts i a les directrius que es determinen a l'esmentat decret.

Cal esmentar que tot i que el decret 344/2006 especifica que caldrà realitzar un estudi de mobilitat en el cas de revisions de planejament general, les determinacions que ha d'incloure aquest estudi, així com les dades que ha de contenir no es poden estimar totalment en el moment de la redacció de la present modificació puntual, ja que no es tenen els elements de judici necessaris per a l'esmentada avaluació; així doncs s'entén que donades les característiques concretes de definició de la present modificació puntual, s'estima que seria més coherent i ajustat a la realitat realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el moment de la redacció del corresponent Pla Parcial Urbanístic que desenvolupi el sector.

1.3. MESURES PER L'ASSOLIMENT D'UNA MOBILITAT SOSTENIBLE.

D'acord amb l'article 12 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a modificacions referents a les figures de planejament urbanístic general que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 8, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.

En el cas que ens ocupa, i atès que el sostre màxim generat serà de 112.550 m² de sostre industrial, i d'acord amb l'annex 1 del decret, els viatges generats s'estimen en 562.750 viatges a raó de 5 viatges/m² sostre.

No es pot avaluar en aquests moments els viatges que generaran els equipaments ja que el seu sostre no es determinarà fins a la redacció del Pla Parcial.

Tanmateix no es poden avaluar els indicadors de gènere d'aquests viatges, ja que ni l'ajuntament de Masquefa ni l'Institut d'Estadística de Catalunya tenen dades separades per gèneres.

- b) Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes de vianants ja que no es troba redactat el Pla Parcial que establirà les determinacions del sistema viari, en aquests moments només es compta amb una proposta orientativa de la xarxa viària que pot estar subjecta a variacions i que en tot cas no forma part del cos normatiu de la Modificació Puntual.

- c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, en els termes establerts a l'article 16 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes de transport col·lectiu i la seva incidència en l'àmbit, ja que no es troba redactat el Pla Parcial que establirà les determinacions

PONS-JULIAN, S.L.P.

del sistema viari, en aquests moments només es compta amb una proposta orientativa de la xarxa viària que pot estar subjecta a variacions i que en tot cas no forma part del cos normatiu de la Modificació Puntual.

En tot cas, sí que cal indicar que per la carretera BV-2249 ja existeix un servei de transport interurbà i que caldrà que el Pla Parcial prevegi almenys una parada d'aquest transport dins l'àmbit.

d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes en els termes establerts a l'article 17 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes d'itineraris per a bicicletes ja que no es troba redactat el Pla Parcial que establirà les determinacions del sistema viari, en aquests moments només es compta amb una proposta orientativa de la xarxa viària que pot estar subjecta a variacions i que en tot cas no forma part del cos normatiu de la Modificació Puntual.

En tot cas, caldrà que el Pla Parcial prevegi aquesta xarxa, així com l'aparcament de bicicletes.

e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes d'itineraris principals de vehicles, ja que no es troba redactat el Pla Parcial que establirà les determinacions del sistema viari, en aquests moments només es compta amb una proposta orientativa de la xarxa viària que pot estar subjecta a variacions i que en tot cas no forma part del cos normatiu de la Modificació Puntual.

f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic corresponent, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i de les previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.

PONS-JULIAN, S.L.P.

No es poden representar en plànols en aquests moments les xarxes viàries, ja que no es troba redactat el Pla Parcial que establirà les determinacions del sistema viari, en aquests moments només es compta amb una proposta orientativa de la xarxa viària que pot estar subjecta a variacions i que en tot cas no forma part del cos normatiu de la Modificació Puntual.

1.4. CONCLUSIONS

Tal i com ja s'ha exposat, tot i que el Decret 344/2006 especifica que caldrà realitzar un estudi de mobilitat en el cas de revisions de planejament general, les determinacions que ha d'incloure aquest estudi, així com les dades que ha de contenir no es poden estimar totalment en el moment de la redacció de la present modificació puntual, ja que no es tenen els elements de judici necessaris per a l'esmentada avaluació, en concret:

Mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament:

Podem estimar que els viatges generats són 562.750 viatges a causa del sostre industrial.

No es pot avaluar en aquests moments els viatges que generaran els equipaments.

No es poden avaluar els indicadors de gènere d'aquests viatges.

Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants:

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes de vianants.

Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície:

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes de transport col·lectiu i la seva incidència en l'àmbit.

Cal indicar que per la carretera BV-2249 ja existeix un servei de transport interurbà i que caldrà que el Pla Parcial prevegi almenys una parada d'aquest transport dins l'àmbit.

Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes indicant les reserves per aparcaments de bicicletes:

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes d'itineraris per a bicicletes.

Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles:

No es poden dissenyar en aquests moments les xarxes d'itineraris principals de vehicles.

PONS-JULIAN, S.L.P.

Representació en el plànol de xarxa viària de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents:

No es poden representar en plànols en aquests moments les xarxes viàries.

Les actuacions de la modificació puntual del PGOU de Masquefa que afecten a la mobilitat són la construcció de la connexió que unirà les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset, i la implantació de la zona industrial i d'equipaments.

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 de la connexió que creuarà el torrent del Salt de Can Llopard, tot unint les urbanitzacions de Can Quiseró i el Maset.; aquesta infraestructura ha de permetre reduir les distàncies a recorre i la mobilitat obligada per arribar a la vila de Masquefa.

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.

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 present modificació puntual de PGOU per afegir aquests canvis i millorar la mobilitat al municipi.

Per últim, i donades les característiques concretes de definició de la present modificació puntual, s'estima que seria més coherent i ajustat a la realitat realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en el moment de la redacció del corresponent Pla Parcial Urbanístic que desenvolupi el sector.

Vilafranca del Penedès, maig de 2008

PONS-JULIAN,S.L.P.

representat per Pere Pons i Vendrell

Arquitecte