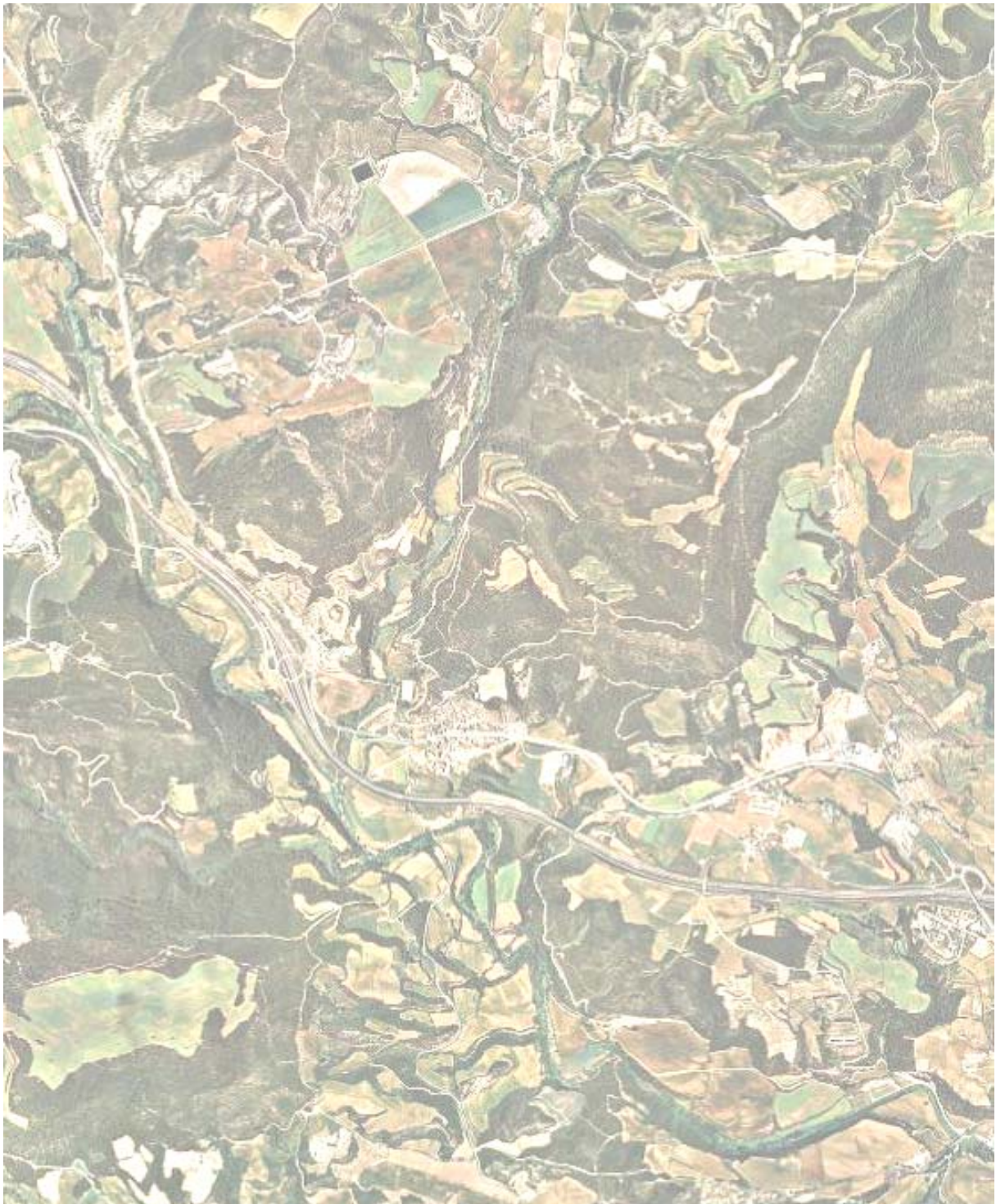


PLA ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL



ESTUDI DE MOBILITAT GENERADA



PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

DIRECCIÓ DEL DOCUMENT

Miquel Raja i Borràs – arquitecte

EQUIP

Jordi Gasulla i Sabaté – advocat

Grup Carles, Gestió i Projectes

Mercè Serravinyals i Pons – llicenciada en bioquímica i màster en gestió ambiental

Raul Antúnez i Retamal – llicenciat en ciències ambientals i màster en gestió ambiental

Montserrat Ferrús i Bellés – enginyer geòleg i enginyer tècnic de mines

COL-LABORADORS

Jaume Borràs i Barber – enginyer

Sandra Hernandez – economista

Antoni Bernadet i Solé – arquitecte tècnic

Josep Lluís Morales i Tejada – delineant



EQUIP



PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

1. INTRODUCCIÓ	3
1.1. Antecedents	3
1.2. Objectius del document	4
2. METODOLOGIA DE TREBALL	5
3. MARC GENERAL	6
3.1. Situació i àmbit del municipi	6
3.2. Població	7
3.3. Motorització	8
4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL	9
4.1. Desplaçaments totals	9
4.2. Tipus de flux	9
4.3. Motiu del desplaçament	10
4.4. Tipus de flux	12
4.5. Repartiment modal	14
5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA	15
5.1. Introducció	15
5.2. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006	15
5.2.1. Annex I del Decret: viatges generats / dia	15
5.2.2. Annex II del Decret: aparcament de bicicletes	16
5.2.3. Annex III del Decret: aparcament de vehicles	16
5.3. Desplaçaments generats, aparcaments bicicletes i aparcaments vehicles	17
5.3.1. PAU-1	18
5.3.2. PAU-2	19
5.3.3. PAU-3	20
5.3.4. PAU-4	21
5.3.5. PAU-5	22
5.3.6. PAU-6	23
5.3.7. PAU-7	24
5.3.8. PAU-8	25
5.3.9. PAU-9	26
5.3.10. PAU-10	27
5.3.11. SUD-1	28
5.3.12. SUD-2	29
5.3.13. SUD-3	30
5.3.14. SUD-4	31
6. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT	32





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

6.1.	<i>Xarxa Viària Regional</i>	32
6.2.	<i>Xarxa Viària Urbana</i>	33
6.3.	<i>Carril bici</i>	34
6.4.	<i>Xarxa de transport públic</i>	37
7.	XARXES PROPOSADES PER TIPUS DE TRANSPORT	45
7.1.	<i>Paràmetres de planificació generals</i>	45
7.2.	<i>Mobilitat dels vianants</i>	48
7.2.1.	<i>Criteris per a definir la xarxa de vianants</i>	48
7.2.2.	<i>Definició de la xarxa de vies urbanes principals i xarxa de vianants</i>	50
7.3.	<i>Mobilitat en bicicleta</i>	52
7.3.1.	<i>Criteris per a definir la xarxa de bicicletes</i>	52
7.3.2.	<i>Definició la xarxa de bicicletes</i>	52
7.4.	<i>Mobilitat en transport públic</i>	55
7.4.1.	<i>Criteris per a definir la xarxa de transport públic</i>	55
7.4.2.	<i>Definició de la xarxa de transport públic - bus</i>	56
7.4.3.	<i>Definició de la xarxa de transport públic – tren</i>	57
7.5.	<i>Mobilitat en vehicle privat</i>	58
7.5.1.	<i>Criteris per a definir la xarxa regional perimetral i de penetració</i>	58
7.5.2.	<i>Definició de la xarxa regional perimetral i de penetració</i>	58
8.	FINANÇAMENT	59
8.1.	<i>Costos de la mobilitat generada</i>	59
8.2.	<i>Proposta de contribució al finançament</i>	59
9.	TRAMITACIÓ	60
10.	ANNEX	61
10.1.	<i>Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada</i>	61





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

1. INTRODUCCIÓ

1.1. Antecedents

En la present documentació es presenta l'**Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Jorba**.

Atenent les indicacions del *Decret Legislatiu 1/2010*, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el *Text Refós de la Llei d'Urbanisme*, i la pròpia *Llei de Mobilitat 9/2003* (art.18), els plans d'ordenació municipal, entre altres figures de planejament urbanístic derivat, han de contenir un estudi de mobilitat que avaluï les necessitats i requeriments en aquest aspecte.

Cal acompanyar la documentació del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (d'ara endavant POUM) d'un estudi de mobilitat que avaluï la idoneïtat del desenvolupament urbanístic per garantir una **mobilitat segura i sostenible**. Els continguts d'aquest estudi, així com la seva tramitació, es concreten en el *Decret 344/2006*, de 19 de setembre, de *Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada*, publicat al DOGC núm. 4723, de 21 de setembre de 2006. Aquest és el procediment que ha estat seguit per a la realització d'aquest estudi.

El concepte de **desenvolupament urbanístic sostenible** (article 3 del Decret 1/2010) comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió del territori, afavoreixin la cohesió social, considerin la rehabilitació i la renovació en sòl urbà, atenguin la preservació i la millora dels sistemes de vida tradicionals a les àrees rurals i consolidin un model de territori globalment eficient. En aquest sentit, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada ha de determinar un model de comunicacions coherent amb aquest principi.





1.2. Objectius del document

Els objectius proposats en el present estudi són els següents:

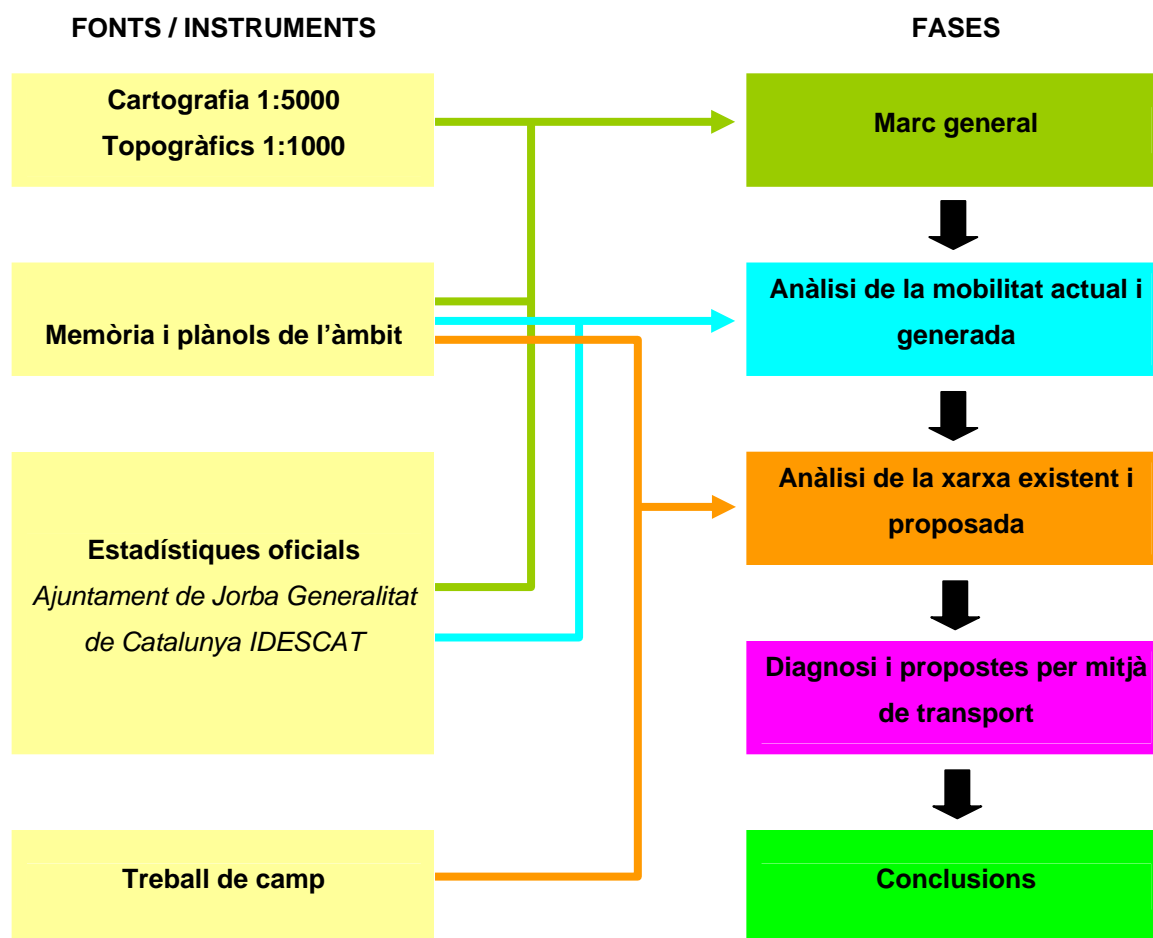
- Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per la nova planificació del POUM del municipi de Jorba.
- Avaluar la capacitat d'absorció dels servies viaris i dels sistemes de transport, considerant especialment els sistemes de transport de baix o nul impacte, com són els desplaçaments en bicicleta o a peu.
- Proposar les xarxes per on s'haurà de distribuir la nova mobilitat, tot valorant la viabilitat de les mesures proposades en el POUM per a gestionar de manera sostenible aquesta nova mobilitat.





2. METODOLOGIA DE TREBALL

Per a la realització del present estudi s'ha seguit una metodologia de treball descrita en el següent esquema.

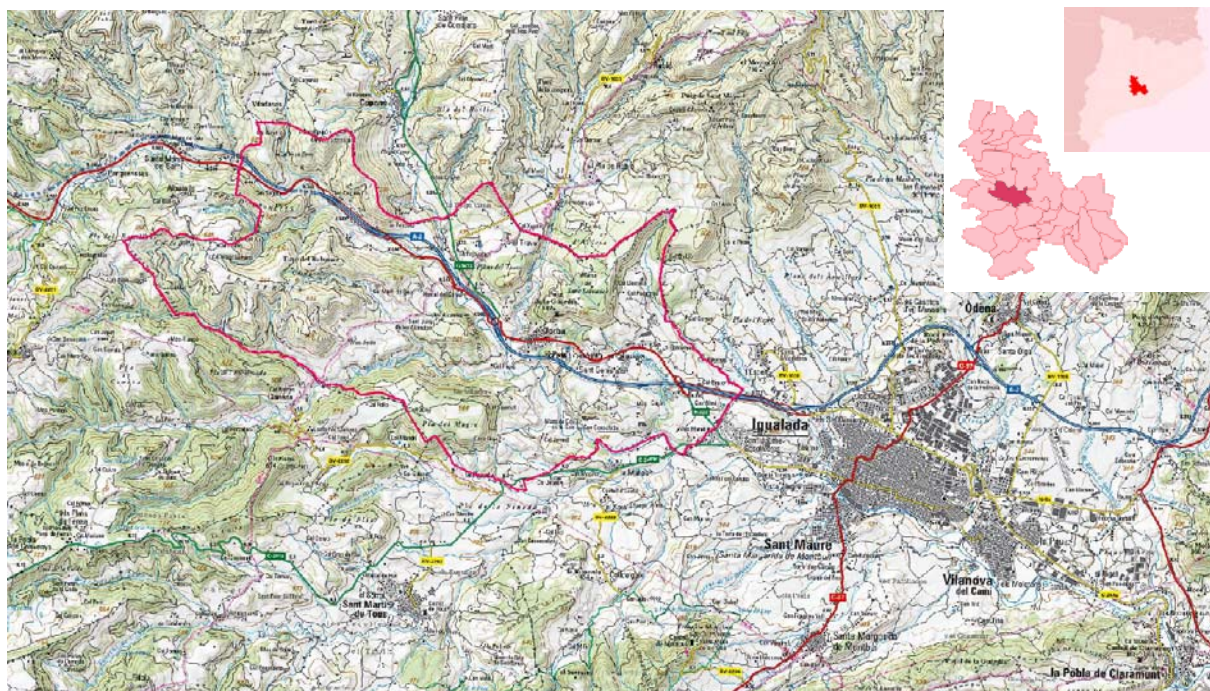




3. MARC GENERAL

3.1. Situació i àmbit del municipi

El POUM comprèn tota l'extensió del municipi de Jorba, situat a la zona central de la comarca de l'Anoia. Llinda al nord amb els municipis de Rubió i Copons; al sud amb Santa Margarida de Montbuí i Argençola; a l'est amb Òdena i Igualada; i a l'oest amb Veciana i Argençola. En la imatge següent es pot veure la ubicació del municipi de Jorba dins del territori:



Les infraestructures existents ja consolidades de la actual autovia A-2, conjuntament amb la proposta del PDUO d'una Ronda que recorrerà pel sud de la ciutat d'Igualada i el perllongament de la C-15 que unirà Jorba i Castellolí sense creuar els cascs urbans existents, permetent-hi una millora en la connexió amb les diferents vies de comunicació, converteixen el municipi en un punt estratègic de gran importància, ja que està perfectament comunicat amb l'eix vertebrador de l'autovia A-2 (Igualada - Barcelona) amb connexions directes amb la BV-1037 (Carretera de Rubió), la C-241a (Igualada -Manresa), la C-37 (Igualada -Tremp) i la C-241c (Igualada - Santa Coloma de Queralt). Aquest enclavament es converteix en un punt estratègic de serveis a l'entorn d'influència de Cervera-Igualada-Manresa i Calaf.





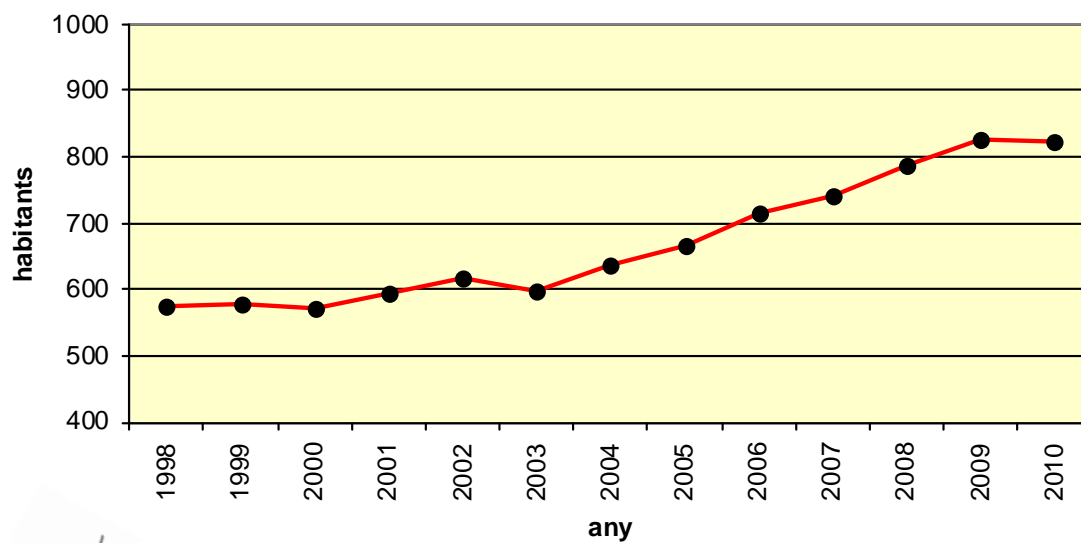
PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

A continuació es mostra una imatge aèria de l'àmbit del municipi de Jorba:



3.2. Població

La població de Jorba és, a l'any 2010, de 823 habitants, amb una extensió de 30,9 km², el que representa una densitat de 26,6 hab./km².

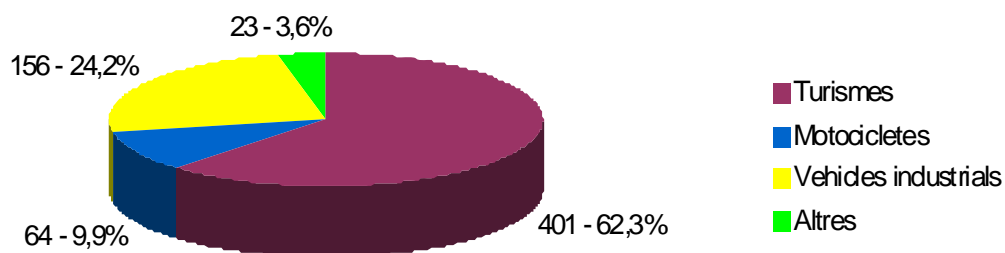




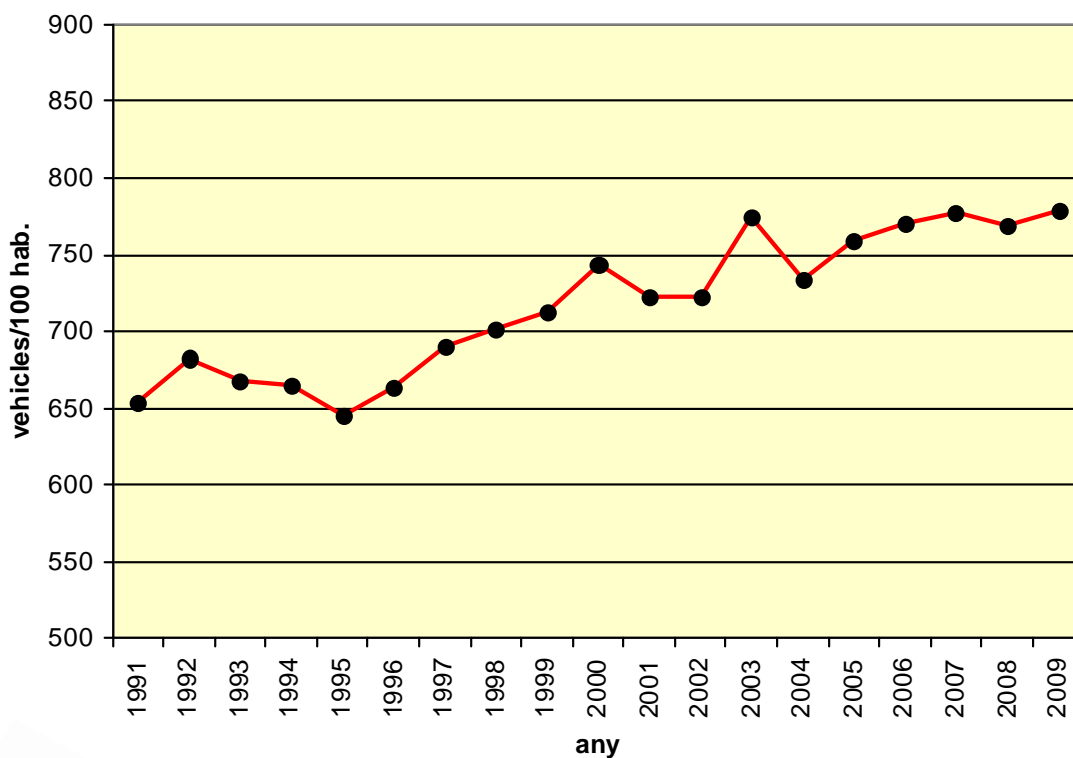
3.3. Motorització

Segons dades de l'Idescat el parc de vehicles del municipi de Jorba l'any 2009 se situa en les 644 unitats. La distribució entre els diferents tipus de vehicles es pot veure al diagrama següent:

Parc de vehicles per tipus (2009)



Al gràfic següent es mostra l'índex de motorització i la seva evolució des de l'any 1991 fins al 2009:





4. ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

Les estadístiques utilitzades en aquest apartat corresponen a l'Enquesta de Mobilitat Obligada de l'any 2001 (EMO'2001), que es va realitzar junt amb el cens de població de l'any 2001 (Font: Idescat).

4.1. Desplaçaments totals

L'Enquesta de Mobilitat Obligada recull les dades referents al primer viatge que realitzen al matí els residents majors de 16 anys que treballen o estudien fora de casa (no es contempla la població menor de 16 anys). Són, per tant, xifres diàries corresponents únicament als dies feiners i referides aproximadament a la meitat de la mobilitat obligada de tot el dia, ja que comptabilitzen només el primer viatge del matí, però no la tornada.

S'ha de tenir en compte que un desplaçament és el conjunt de viatges en diferents modes de transport per anar de l'origen a la destinació final. En el cas dels desplaçaments amb trams a peu, es considera un viatge a peu quan aquest té una durada de cinc o més minuts.

Al municipi de **Jorba**, en matins feiners, es realitzen un total de **462 desplaçaments diaris per mobilitat obligada (treball o estudi)** amb origen i/o destinació al seu terme municipal.

4.2. Tipus de flux

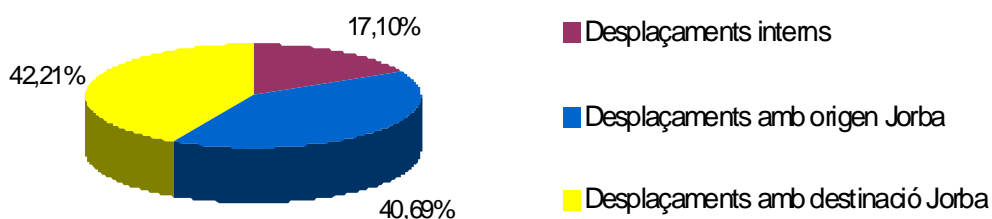
Del total de desplaçaments diaris per mobilitat obligada cal destacar:

- Un 17,10% (79 viatges) són interns, és a dir, tenen com origen i destinació el municipi de Jorba.
- Un 40,69% (188 viatges) són desplaçaments de residents a Jorba cap a altres municipis.
- Un 42,21% (195 viatges) són desplaçaments de residents de fora del municipi que venen a treballar o a estudiar a Jorba (veure el diagrama següent).





Distribució de la mobilitat obligada segons el tipus de flux



En comparar els fluxos d'entrada i sortida dels desplaçaments de connexió, cal destacar la igualtat que hi ha en el municipi pel que fa a generador i receptor de mobilitat (188 sorties i 195 entrades).

4.3. Motiu del desplaçament

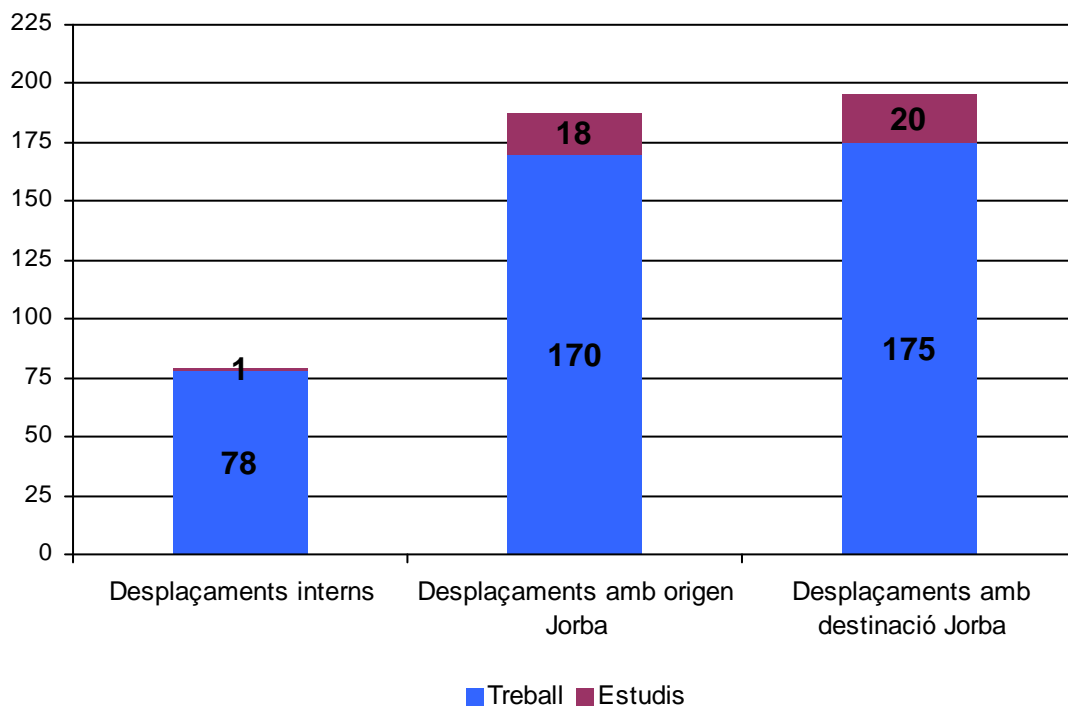
Analitzant les dades en funció del motiu del desplaçament observem que:

- Els desplaçaments de residents per motius de treball a l'interior del municipi representen 78 diaris. Els que surten del municipi per treballar són un total de 170 viatges diaris, mentre que els que hi entren pels mateixos motius sumen 175 viatges al dia.
- Els desplaçaments generats per motius d'estudi són força menors i dins del municipi només s'hi genera 1 viatge diari. Els que surten del municipi per estudiar són 18 viatges diaris, mentre que els que hi entren sumen un total de 20 viatges al dia (veure el gràfic següent).





Distribució de la mobilitat obligada segons el tipus de flux i el motiu de desplaçament

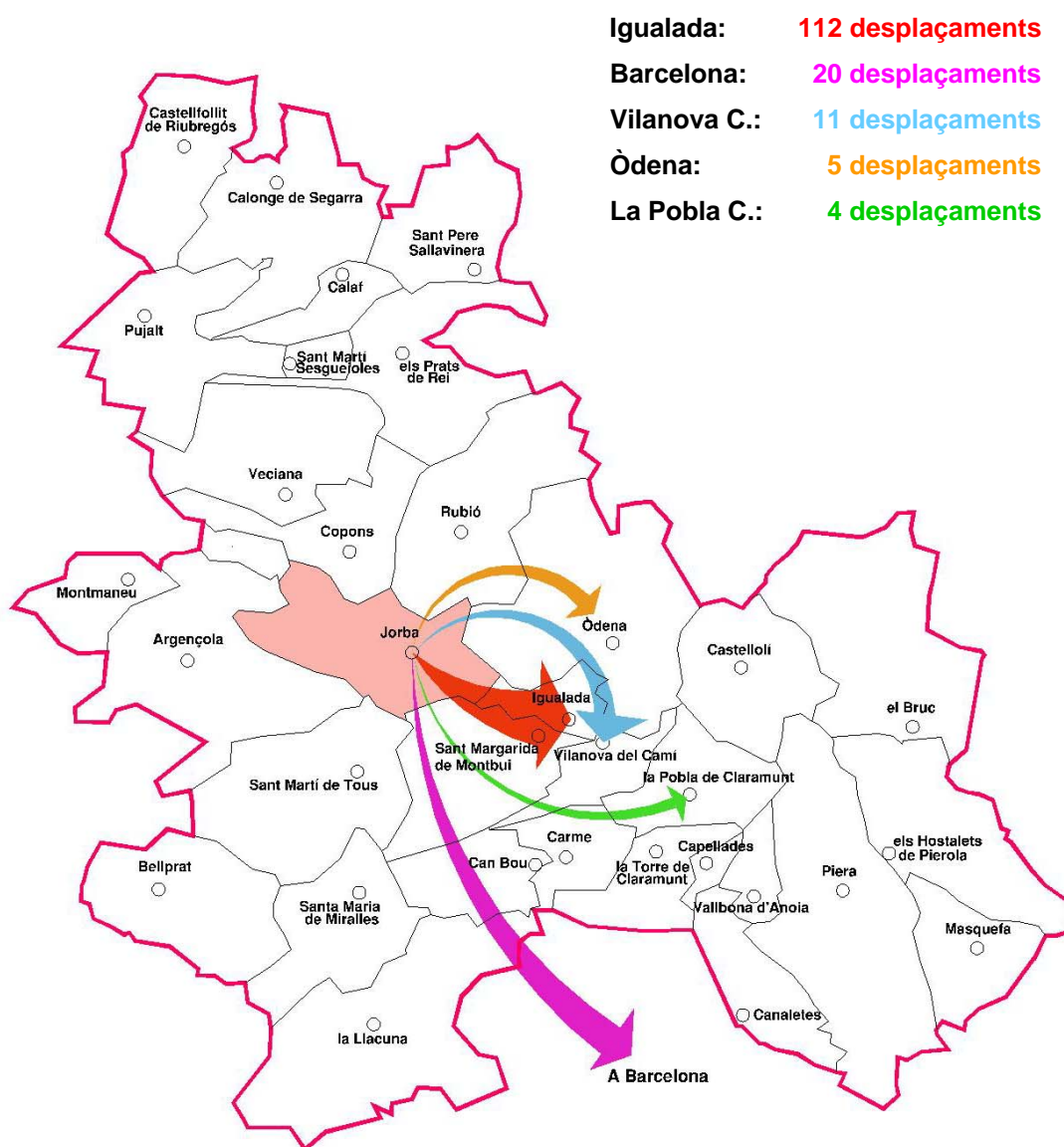




4.4. Tipus de flux

Analizant els principals orígens i destinacions dels desplaçaments amb motiu de treball i d'estudi s'obté que:

- Les principals destinacions dels residents a Jorba que es desplacen fora del municipi són, de major a menor nombre de desplaçaments: Igualada, Barcelona, Vilanova del Camí, Òdena i la Pobla de Claramunt.

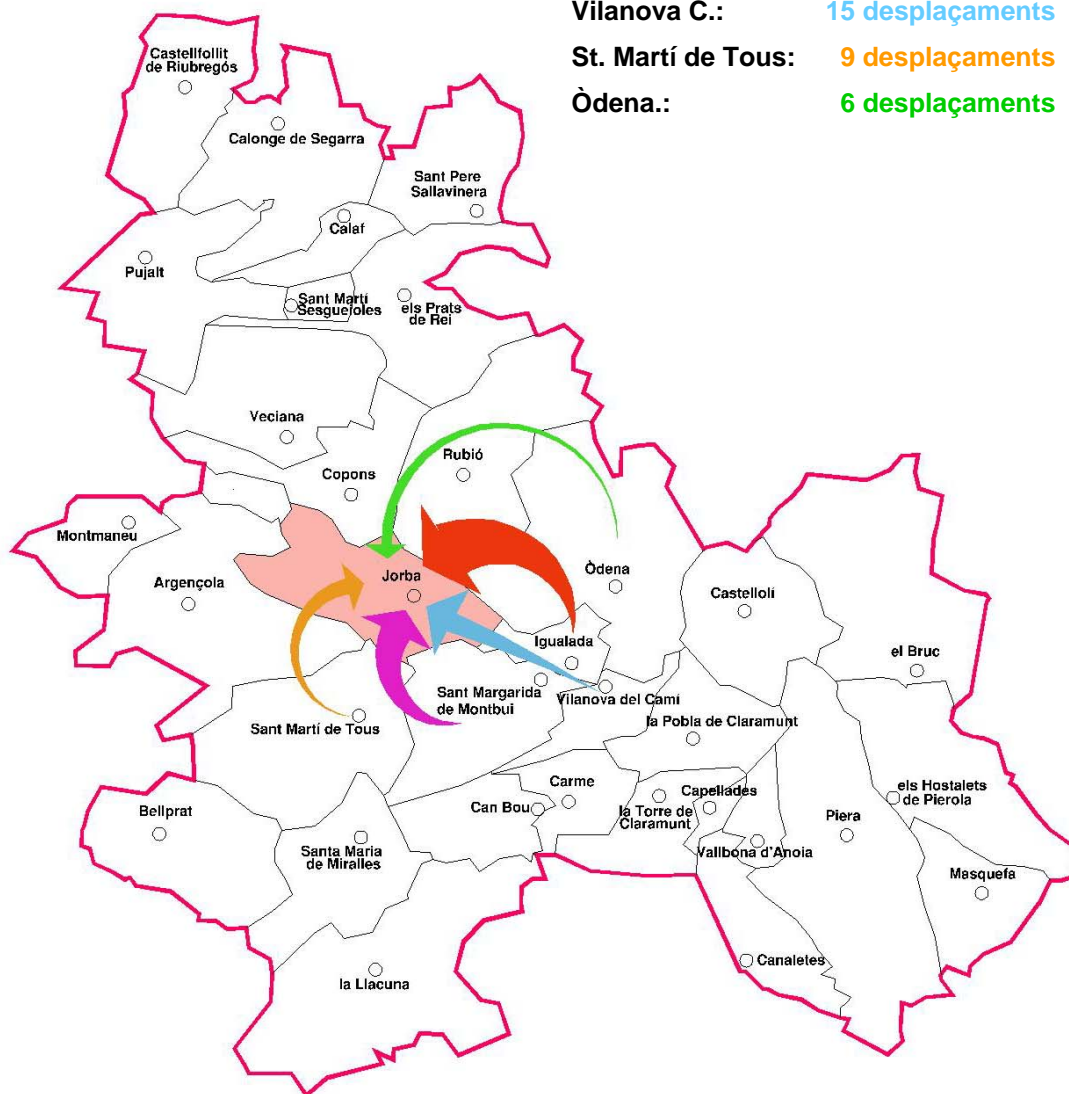




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

- Els principals orígens dels desplaçaments amb destinació Jorba són, també de major a menor nombre de desplaçaments: Igualada, Santa Margarida de Montbui, Vilanova del Camí, Sant Martí de Tous i Òdena.

Igualada:	93 desplaçaments
Sta. Margarida M.:	31 desplaçaments
Vilanova C.:	15 desplaçaments
St. Martí de Tous:	9 desplaçaments
Òdena.:	6 desplaçaments

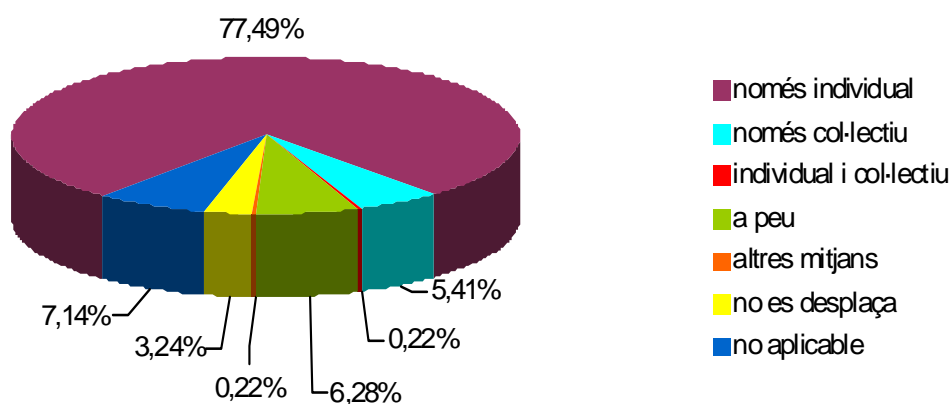




4.5. Repartiment modal

La gran majoria dels desplaçaments generats al municipi es realitzen només amb transport individual, majoritàriament en vehicle privat motoritzat, tal i com es mostra en el següent diagrama:

Repartiment modal dels desplaçaments per mobilitat obligada





5. ANÀLISI DE LA MOBILITAT GENERADA

5.1. Introducció

El POUM determinarà la mobilitat que es generarà al municipi de Jorba, en funció de la tipologia d'ús i de les funcions de cada un dels sectors proposats, tant en els Plans d'Actuació Urbanística (PAU) com en els Sòls Urbanitzables Delimitats (SUD).

El *Decret 344/2006*, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada relaciona els nous usos urbans amb una generació i atracció de desplaçaments.

L'**article 8.1** determina com ha de ser l'estimació del nombre de desplaçaments generats pels diferents àmbits del pla, en funció de les superfícies, els usos permesos o l'índex d'edificabilitat, i remet a l'**annex I** per detallar ratis concrets mínims de generació de desplaçaments. També s'explicita, en l'**article 8.2**, que *els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a escala adient, on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.*

5.2. Paràmetres establerts en els annexos del Decret 344/2006

5.2.1. Annex I del Decret: viatges generats / dia

En l'annex I del Decret 344/2006 s'especifica que en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ratis mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

<i>Ús d'habitatge el valor més gran dels dos següents:</i>	<i>7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona</i>
<i>Ús residencial</i>	<i>10 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Ús comercial</i>	<i>50 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Ús d'oficines</i>	<i>15 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Ús industrial</i>	<i>5 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Equipaments</i>	<i>20 viatges/100 m2 de sostre</i>
<i>Zones verdes</i>	<i>5 viatges/100 m2 de sòl</i>





5.2.2. Annex II del Decret: aparcament de bicicletes

L'annex II especifica les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes fora de la via pública, en funció de les activitats i usos del sòl, a excepció d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

<i>Ús d'habitatge</i>	<i>el valor màx. de</i>	<i>2 places/habitatge</i>
		<i>2 places/100m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús comercial</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús d'oficines</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús industrial</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Equipaments docents</i>		<i>5 places /100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Equipaments esportius, culturals i recreatius</i>		<i>5 places/100 places d'aforament de l'equipament</i>
<i>Altres equipaments públics</i>		<i>1 plaça/100 m2 sostre o fracció</i>
<i>Zones verdes</i>		<i>1 plaça/100 m2 sòl</i>
<i>Franja costanera</i>		<i>1 plaça/10 ml de platja</i>
<i>Estacions de ferrocarril</i>		<i>1 plaça/ 30 places ofertes de circulació</i>
<i>Estacions d'autobusos interurbans</i>		<i>0,5 places/30 places ofertes de circulació</i>

5.2.3. Annex III del Decret: aparcament de vehicles

En l'annex III s'estableixen les reserves mínimes d'aparcament de vehicles fora de la via pública:

Places mínimes d'aparcament per a vehicles

<i>Turismes (places mín. 4,75 x 2,4m)</i>		
<i>Motocicletes (places mín 2,20x1,00m)</i>		
<i>Ús d'habitatge (turisme) el valor màx. de</i>		<i>1 plaça/habitatge</i>
		<i>1 plaça/100m2 sostre o fracció</i>
<i>Ús d'habitatge (motocicleta) el valor màx. de</i>		<i>0,5 places/habitatge</i>
		<i>1 plaça/200m2 sostre o fracció</i>
<i>Estacions de Ferrocarril i d'autobusos interurbans (tur)</i>		<i>5 places/30 places ofertes de circulació</i>
		<i>(moto) 5 places/30 places ofertes de circulació</i>





5.3. Desplaçaments generats, aparcaments bicicletes i aparcaments vehicles

Per calcular l'increment de mobilitat que generarà el desenvolupament del POUM s'han analitzat els viatges generats i les places d'aparcament per a bicicletes i per a vehicles dels diferents sectors del municipi, sempre segons els ratis dels annex I, II i III del *Decret 344/2006*.

A continuació es mostren les dades de mobilitat per a cada un dels sectors del municipi, així com un plànol de cada un d'ells on es mostren els viatges generats i les places d'aparcament mínimes per a cada una de les zones dins de cada sector:

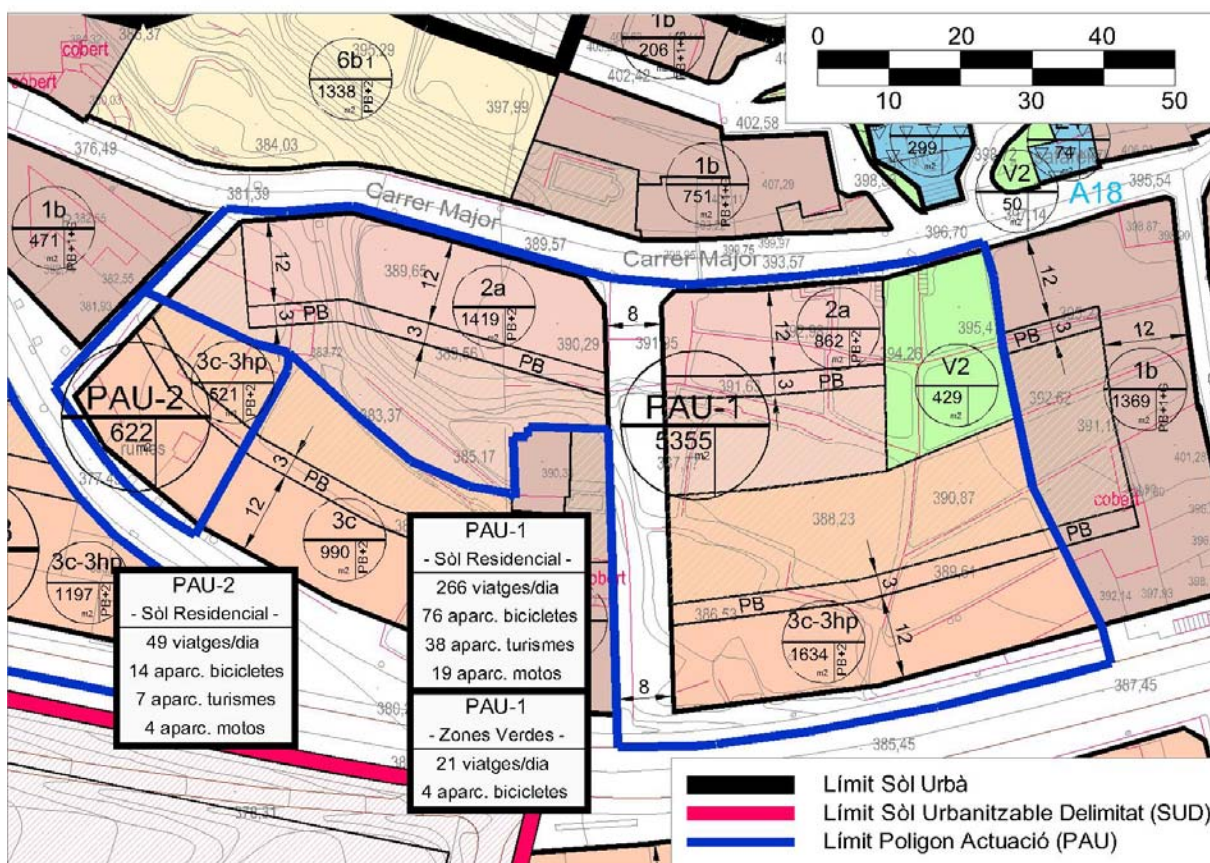




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.1. PAU-1

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)									
PAU-1 5.355,00 m ²		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m ² sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m ² sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m ² sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m ² sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	38	266			76		38	19	
ZONES VERDES (m ² sòl)	429,00		21			4			
EQUIPAMENTS (m ² sostre)	0,00			0					
TOTAL			287			80	38	19	

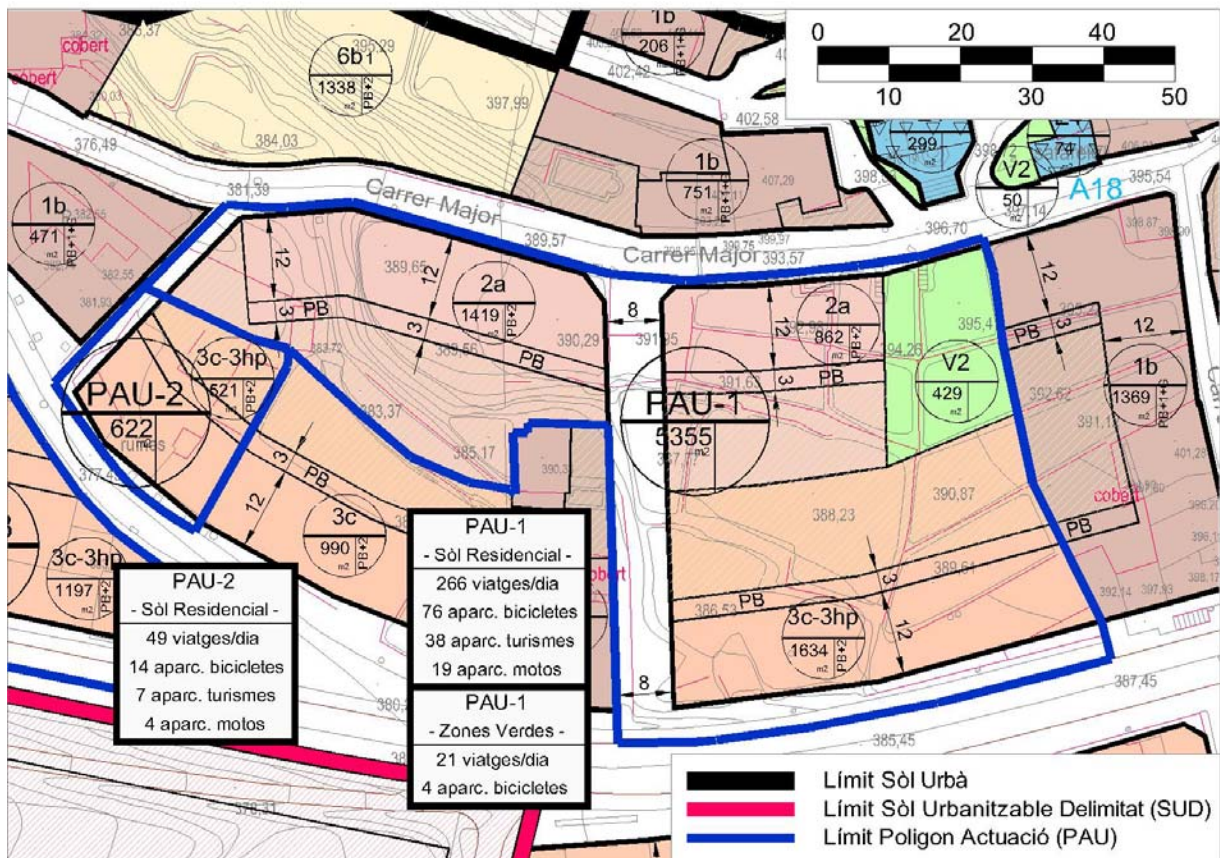




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.2. PAU-2

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)									
PAU-2 622,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/ habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/ habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/ habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/ habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	7	49			14			7	4
ZONES VERDES (m2 sòl)	0,00		0			0			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	0,00			0					
TOTAL			49			14		7	4

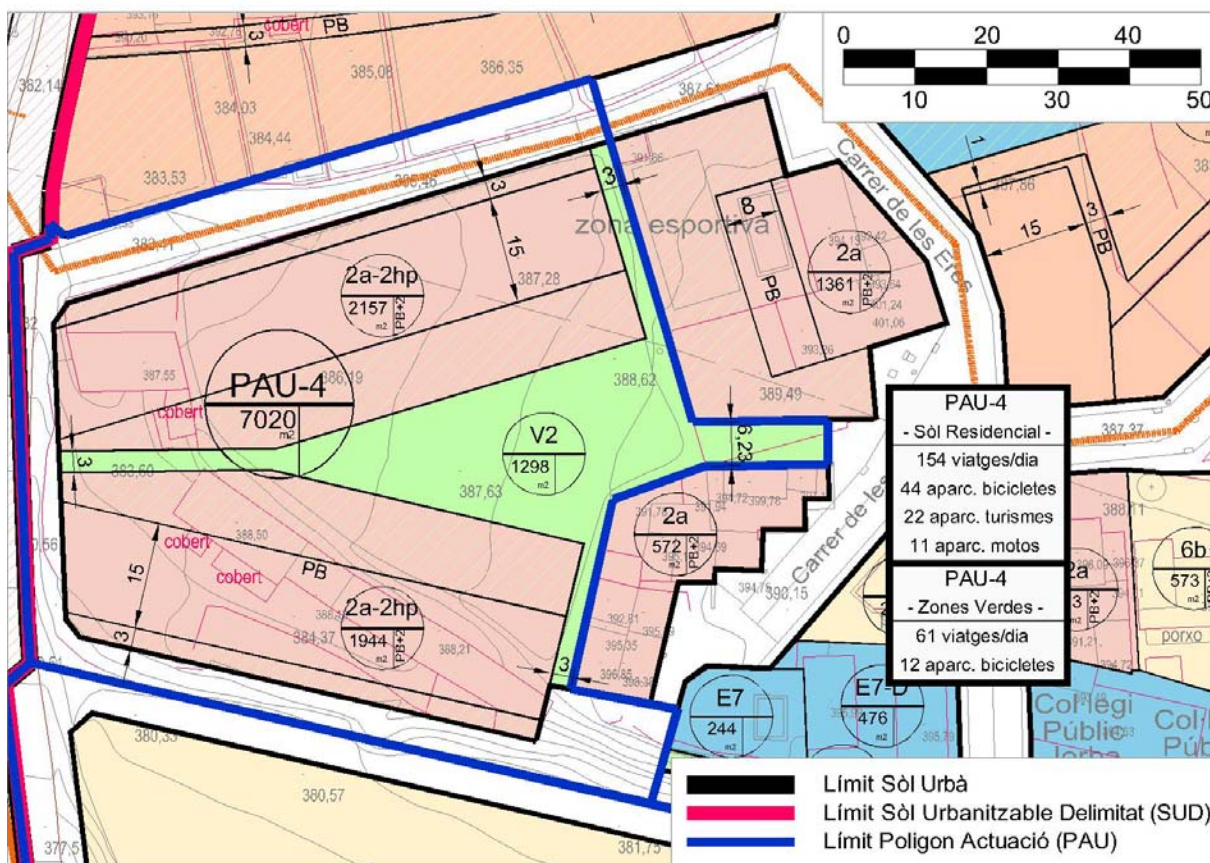




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.4. PAU-4

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)									
PAU-4 7.020,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/ habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/ habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/ habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/ habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	38	266			76			38	19
ZONES VERDES (m2 sòl)	1.298,00		65			13			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	0,00			0			0		
TOTAL			331			89		38	19

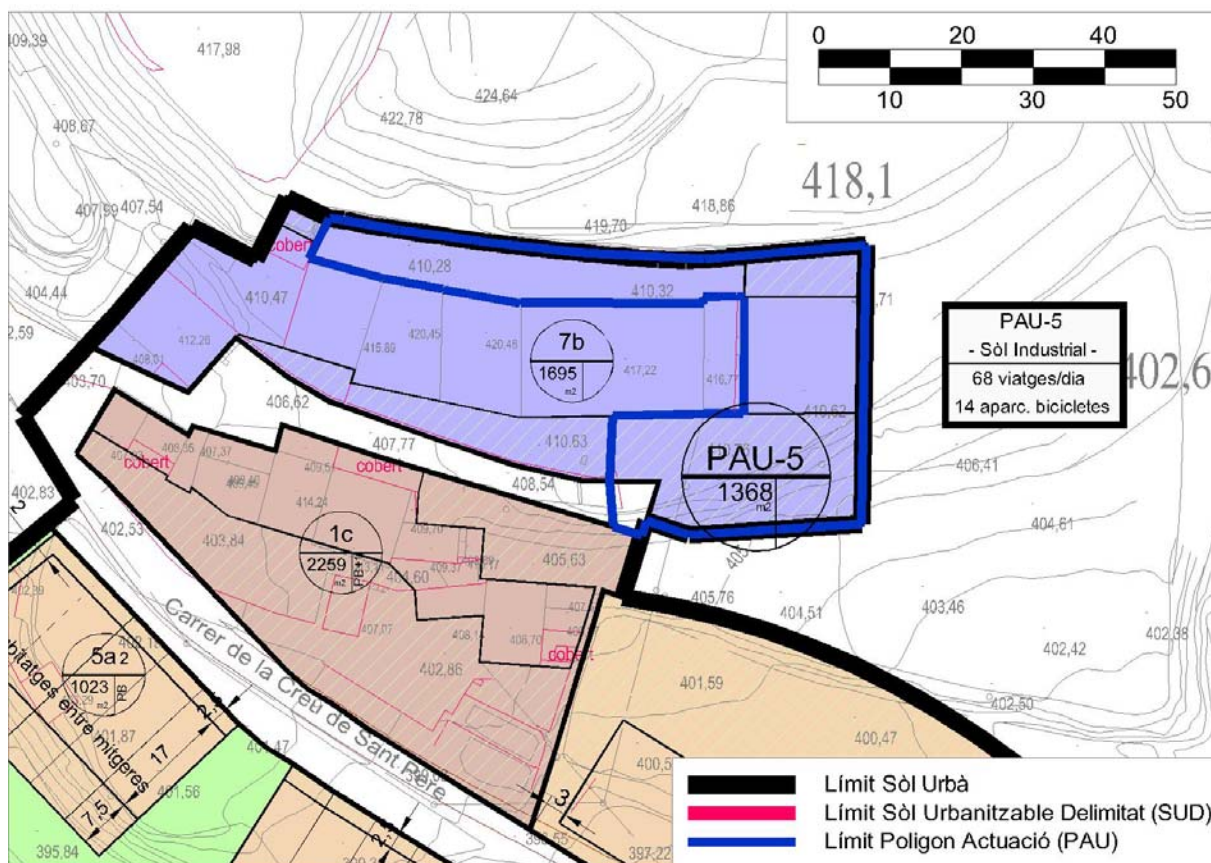




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.5. PAU-5

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)						
PAU-5 1.368,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES	
		SÒL URBÀ INDUSTRIAL (5 viatges/100m2 sostre)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ INDUSTRIAL (1 plaça/100m2 sostre)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)
SÒL URBÀ INDUSTRIAL (m2 sostre)	1.368,00	68			14	
ZONES VERDES (m2 sòl)	0,00		0		0	
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	0,00			0		0
TOTAL		68			14	

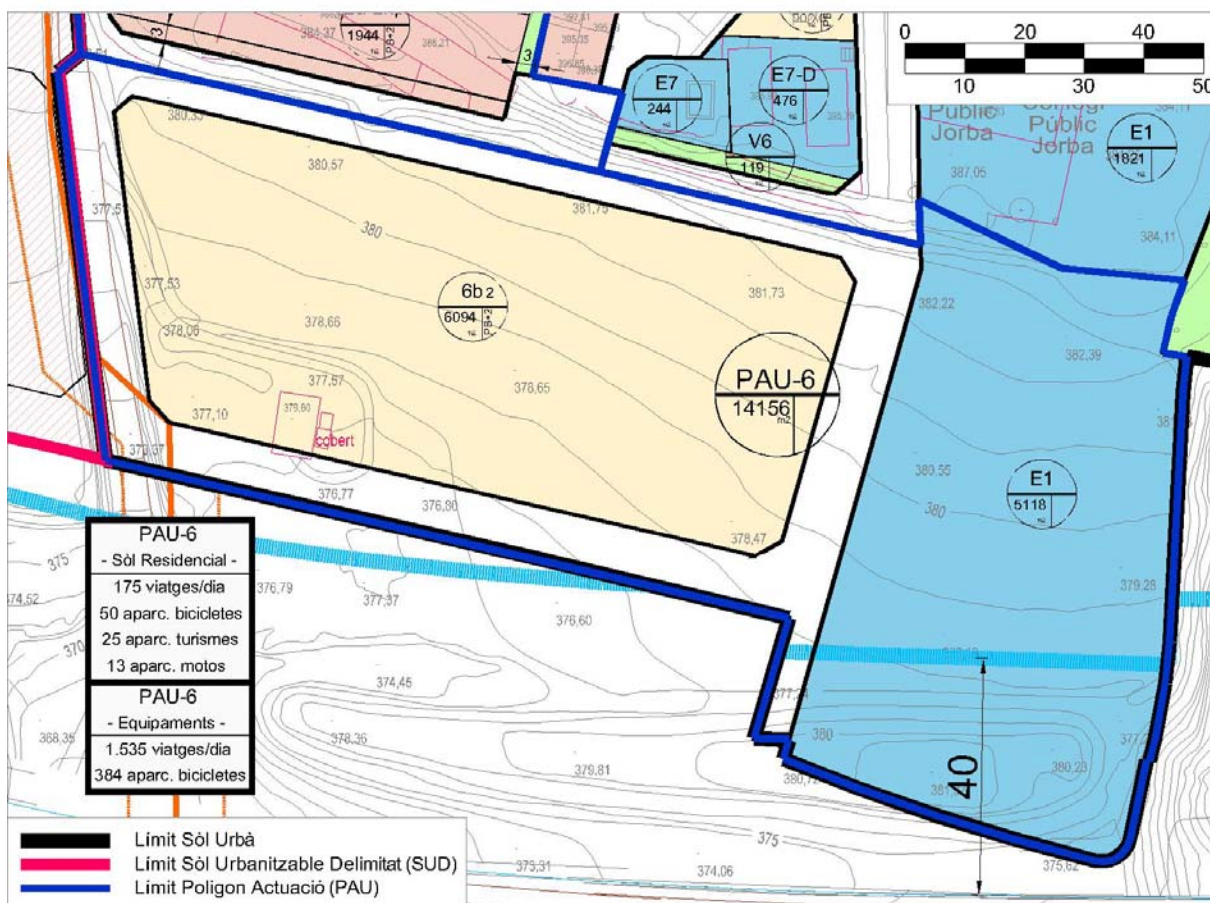




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.6. PAU-6

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)									
PAU-6 14.156,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/ habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/ habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/ habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/ habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	25	175			50			25	13
ZONES VERDES (m2 sòl)	0,00		0			0			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	7.677,00			1.535			384		
TOTAL			1.710			434		25	13

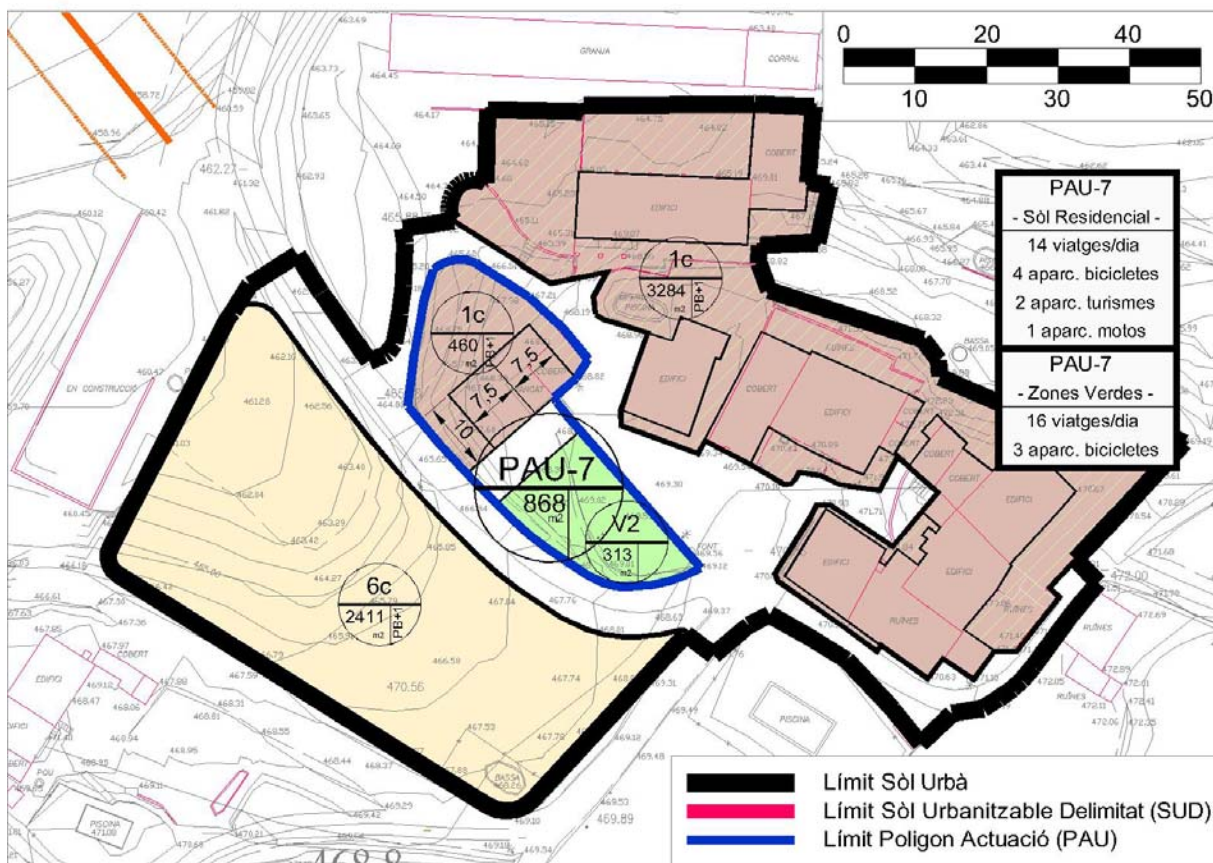




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.7. PAU-7

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)									
PAU-7 868,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/ habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/ habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/ habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/ habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	2	14			4			2	1
ZONES VERDES (m2 sòl)	313,00		16			3			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	0,00			0			0		
TOTAL			30			7		2	1

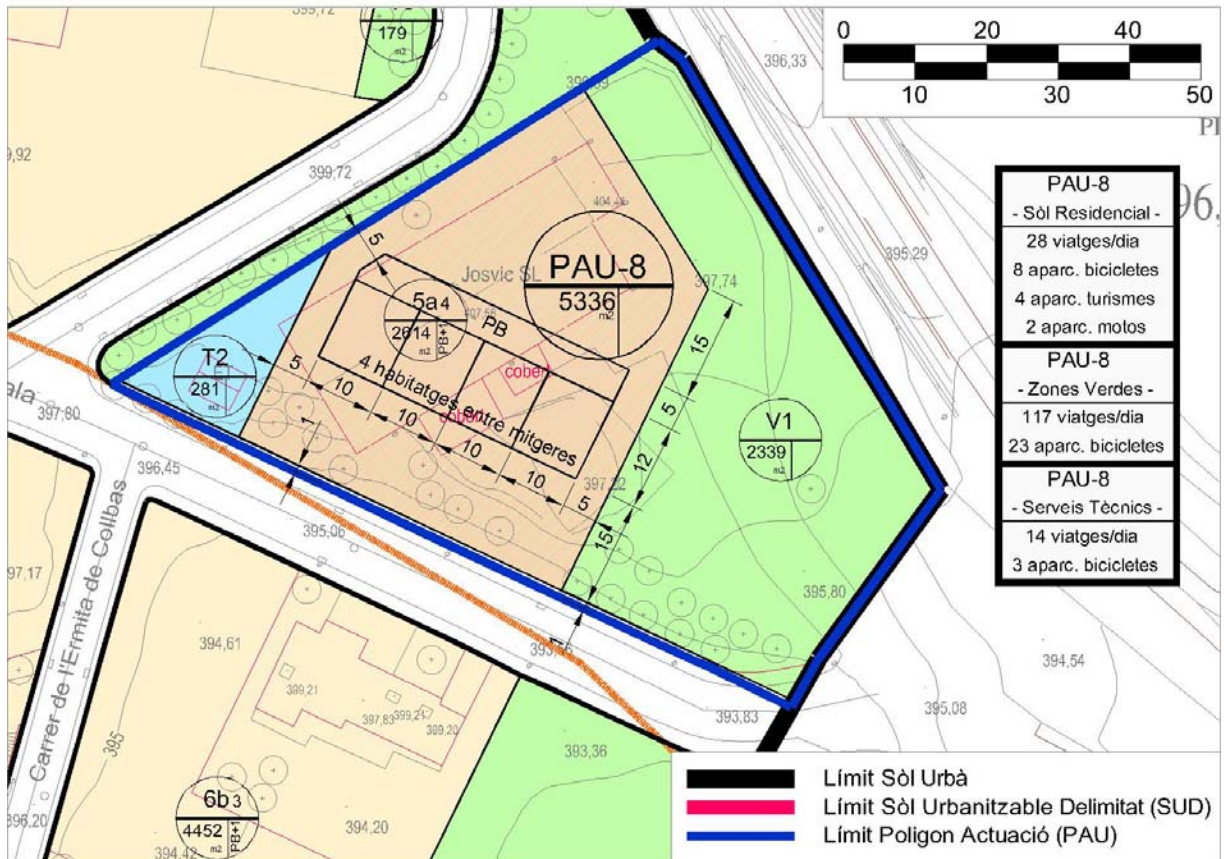




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.8. PAU-8

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)											
PAU-8 5.336,00 m ²		VIATGES GENERATS				APARCAMENT BICICLETES				APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/ habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m ² sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m ² sostre)	SERVEIS TÈCNICS (5 viatges /100m ² sòl)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/ habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m ² sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m ² sostre)	SERVEIS TÈCNICS (1 plaça/100m ² sòl)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/ habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/ habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitages)	4	28			8				4	2	
ZONES VERDES (m ² sòl)	2.339,00		117			23					
EQUIPAMENTS (m ² sostre)	0,00			0			0				
SERVEIS TÈCNICS (m ² sòl)	281,00				14			3			
TOTAL			145			31			4	2	

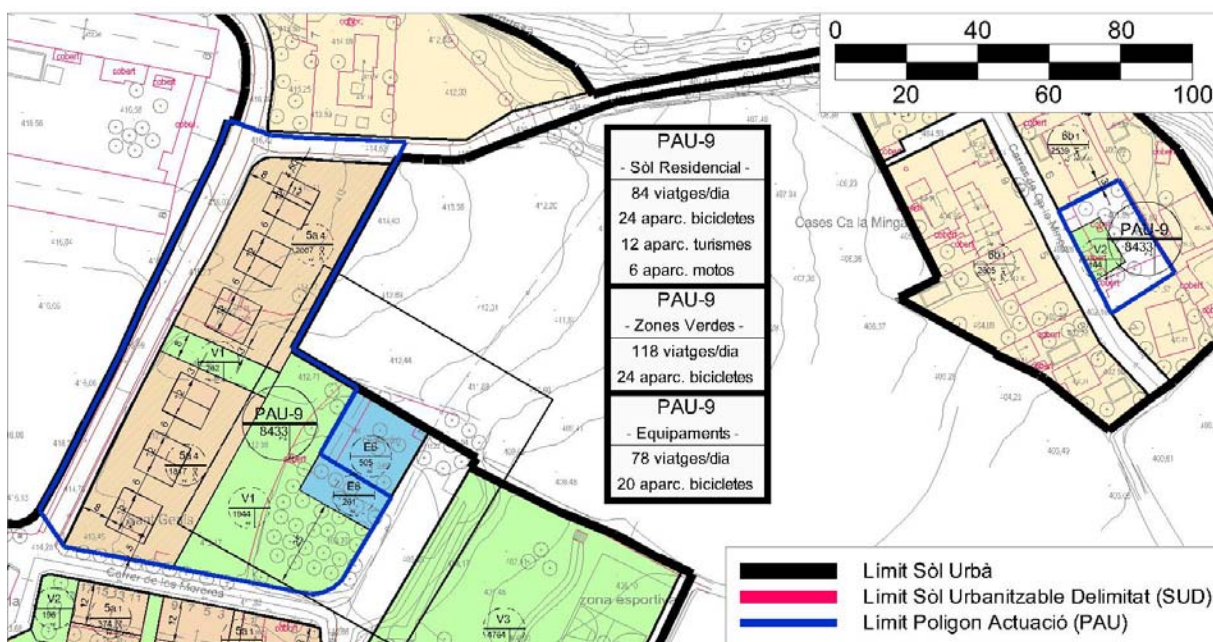




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.9. PAU-9

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)									
PAU-9 8.433,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/ habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/ habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/ habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/ habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	12	84			24			12	6
ZONES VERDES (m2 sòl)	2.350,00		118			24			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	391,50			78			20		
TOTAL		280			67			12	6



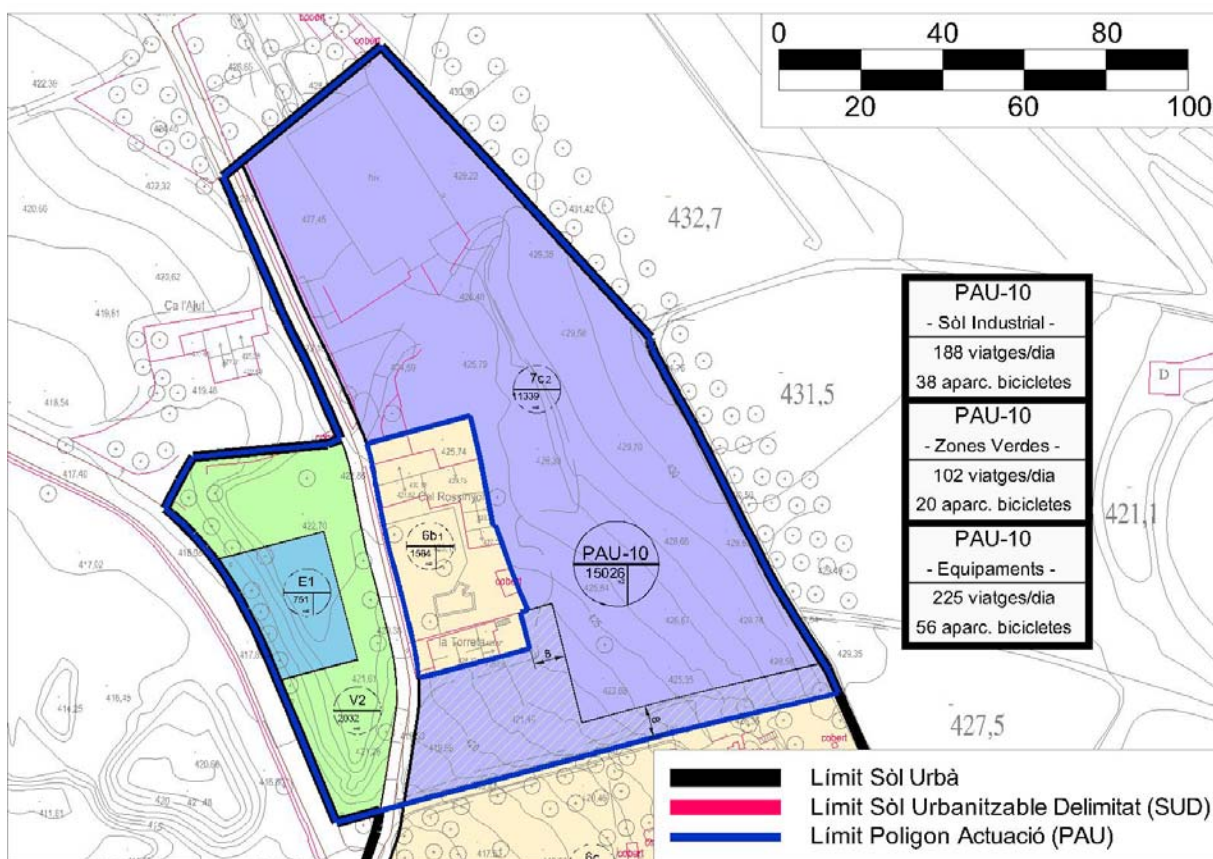


PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.10. PAU-10

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)

PAU-10 15.026,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES		
		SÒL URBÀ INDUSTRIAL (5 viatges/100m2 sostre)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ INDUSTRIAL (1 plaça/100m2 sostre)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)
SÒL URBÀ INDUSTRIAL (m2 sostre)	3.756,50	188			38		
ZONES VERDES (m2 sòl)	2.032,00		102			20	
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	1.126,50			225			56
TOTAL		515			114		



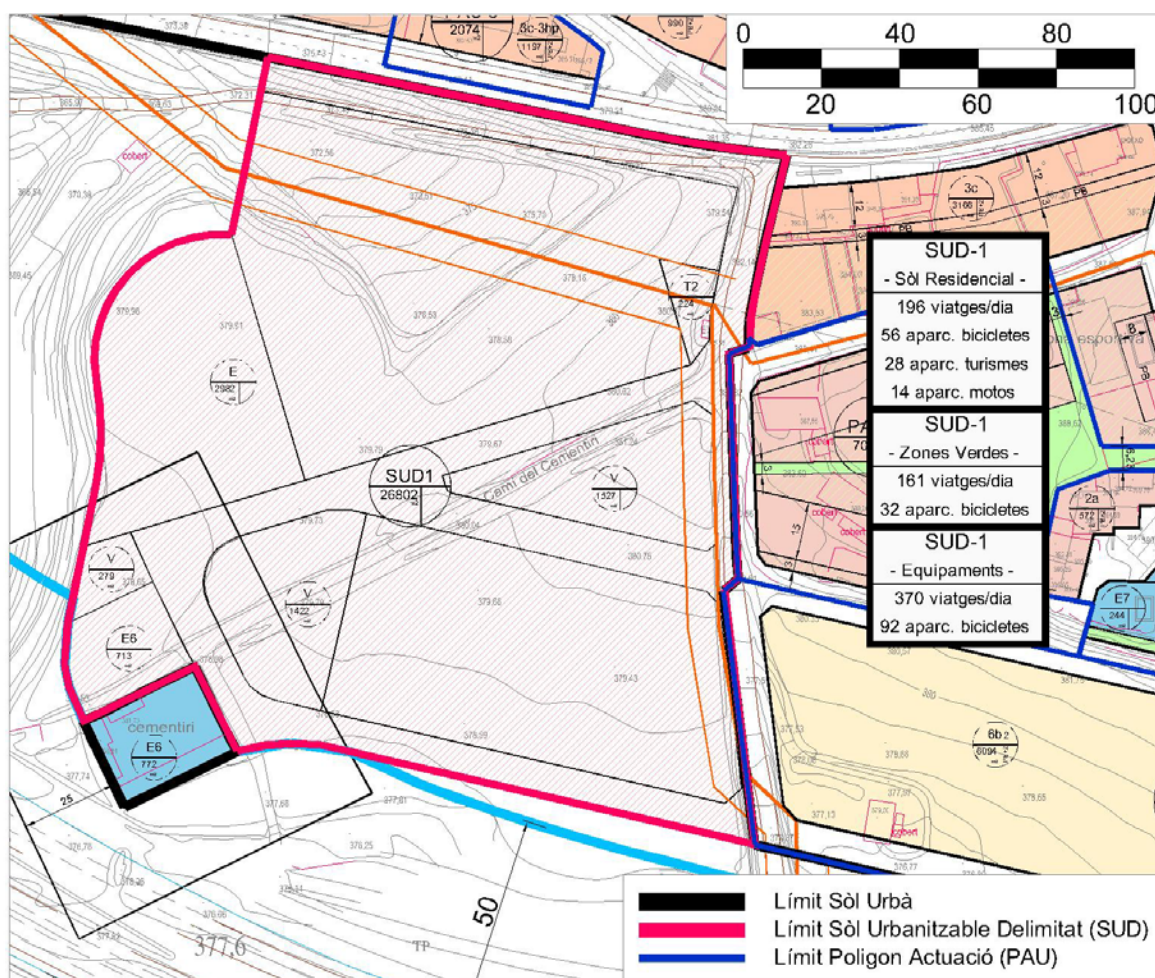


PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.11. SUD-1

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)

SUD-1 26.802,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	28	196			56			28	14
ZONES VERDES (m2 sòl)	3.228,00		161			32			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	1.847,50			370			92		
TOTAL		727			181			28	14



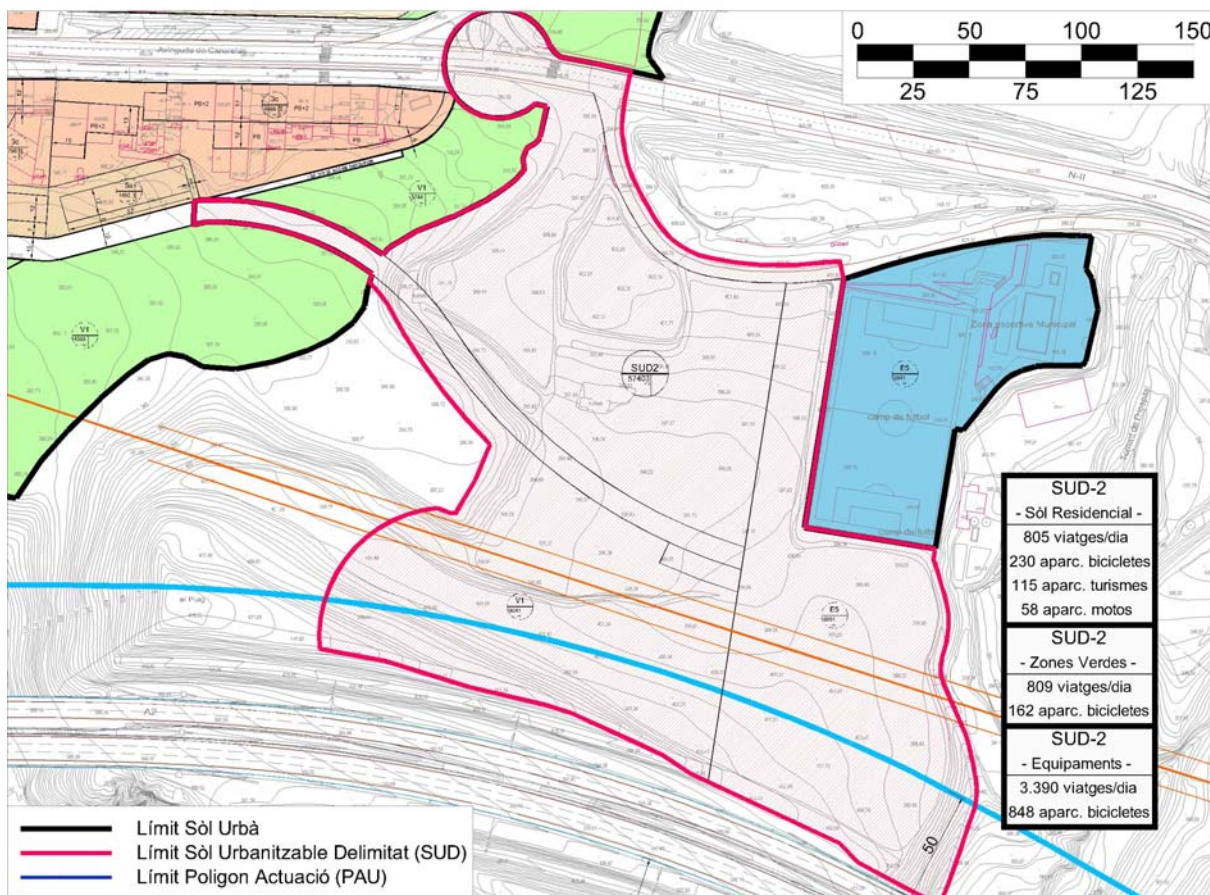


PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.12. SUD-2

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)

SUD-2 57.403,00 m2		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES			APARC. TURISMES	APARC. MOTOS
		SÒL URBÀ RESIDENCIAL (7 viatges/habitatge)	ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (2 places/habitatge)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (1 plaça/habitatge)	SÒL URBÀ RESIDENCIAL (0,5 plaça/habitatge)
SÒL URBÀ RESIDENCIAL (nº d'habitatges)	115	805			230			115	58
ZONES VERDES (m2 sòl)	16.178,00		809			162			
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	16.951,00			3.390			848		
TOTAL		5.004			1.239			115	58



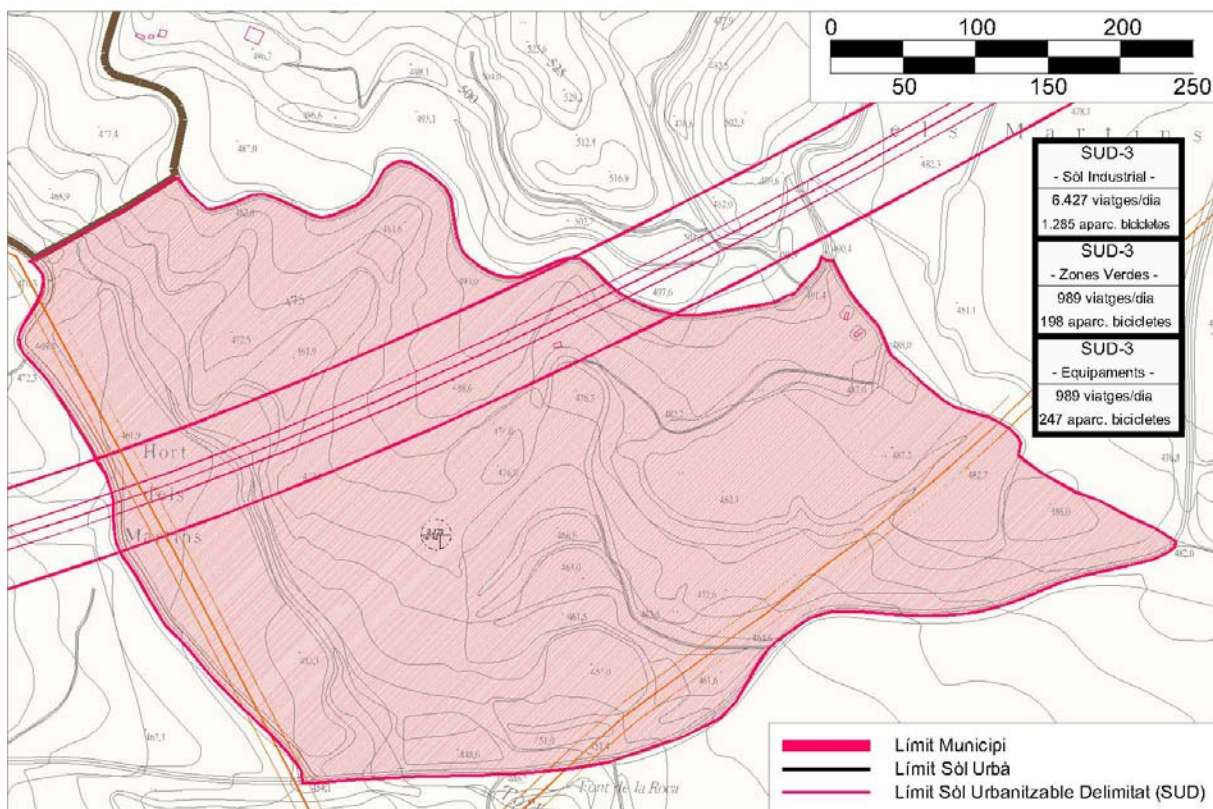


PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.13. SUD-3

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)

SUD-3 197.742,00 m ²		VIATGES GENERATS			APARCAMENT BICICLETES		
		SÒL URBÀ INDUSTRIAL (5 viatges/100m ² sostre)	ZONES VERDES (5 viatges /100m ² sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m ² sostre)	SÒL URBÀ INDUSTRIAL (1 plaça/100m ² sostre)	ZONES VERDES (1 plaça/100m ² sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m ² sostre)
SÒL URBÀ INDUSTRIAL (m ² sostre)	128.532,00	6.427			1.285		
ZONES VERDES (m ² sòl)	19.774,20		989		198		
EQUIPAMENTS (m ² sostre)	4.943,55			989		247	
TOTAL		8.404			1.730		

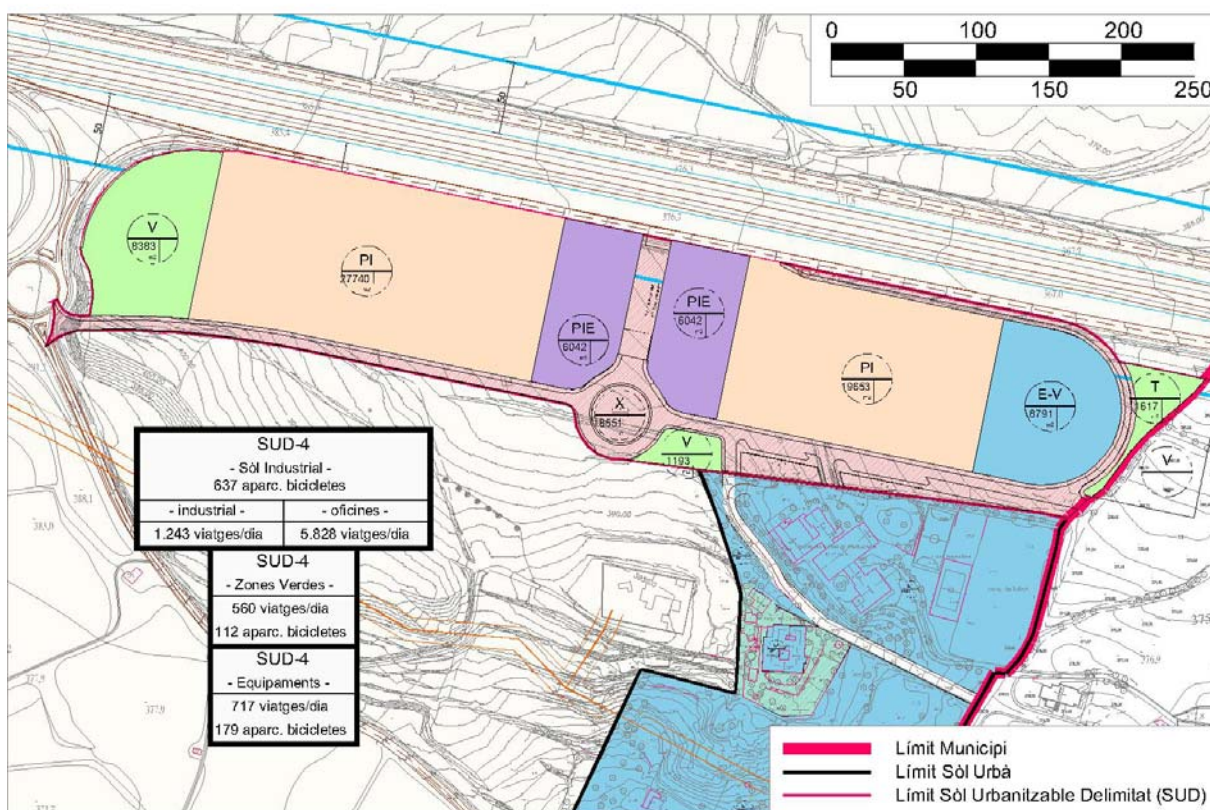




PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

5.3.14. SUD-4

MOBILITAT GENERADA (segons Decret 344/2006)								
SUD-4 98.012,00 m2		VIATGES GENERATS				APARCAMENT BICICLETES		
		SÒL URBÀ INDUSTRIAL		ZONES VERDES (5 viatges /100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (20 viatges /100m2 sostre)	SÒL URBÀ INDUSTRIAL (1 plaça/100m2 sostre)	ZONES VERDES (1 plaça/100m2 sòl)	EQUIPAMENTS (5 places /100m2 sostre)
		industrial 5vtg/100m2 st	oficines 15vtg/100m2 st					
SÒL URBÀ INDUSTRIAL (m2 sostre)	63.708,00	1.243	5.828			637		
ZONES VERDES (m2 sòl)	11.193,00			560			112	
EQUIPAMENTS (m2 sostre)	3.587,00				717			179
TOTAL		7.105				928		

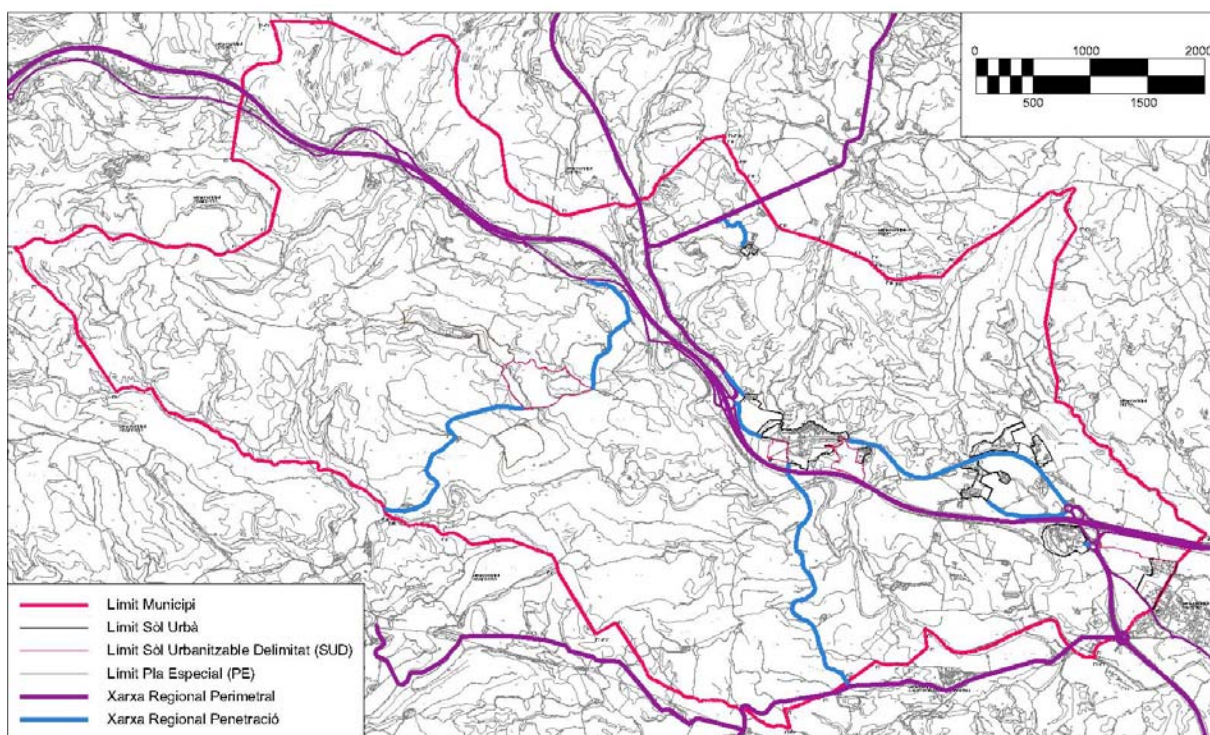




6. ANÀLISI DE LA XARXA EXISTENT

6.1. Xarxa Viària Regional

El municipi de Jorba es troba en un punt estratègic de gran importància, ja que està perfectament comunicat amb l'eix vertebrador de l'autovia A-2 (Igalada -Cervera) amb connexions directes amb la BV-1037 (Carretera de Rubió), la C-241a (Igalada -Manresa), la C-37 (Igalada – Tremp) i la C-241c (Igalada – Santa Coloma de Queralt). Aquest enclavament es converteix en un punt estratègic de serveis a l'entorn d'influència de Cervera–Igalada–Manresa i Calaf. A més a més, la proposta del PDUCO d'una Ronda que discorrerà pel sud de la ciutat d'Igalada i el perllongament de la C-15 que unirà Jorba i Castellolí sense creuar els cascs urbans existents, permeten una millora en la connexió amb les diferents vies de comunicació de la zona. A continuació es mostra un plànol amb les principals vies de la xarxa regional perimetral i de penetració del municipi:

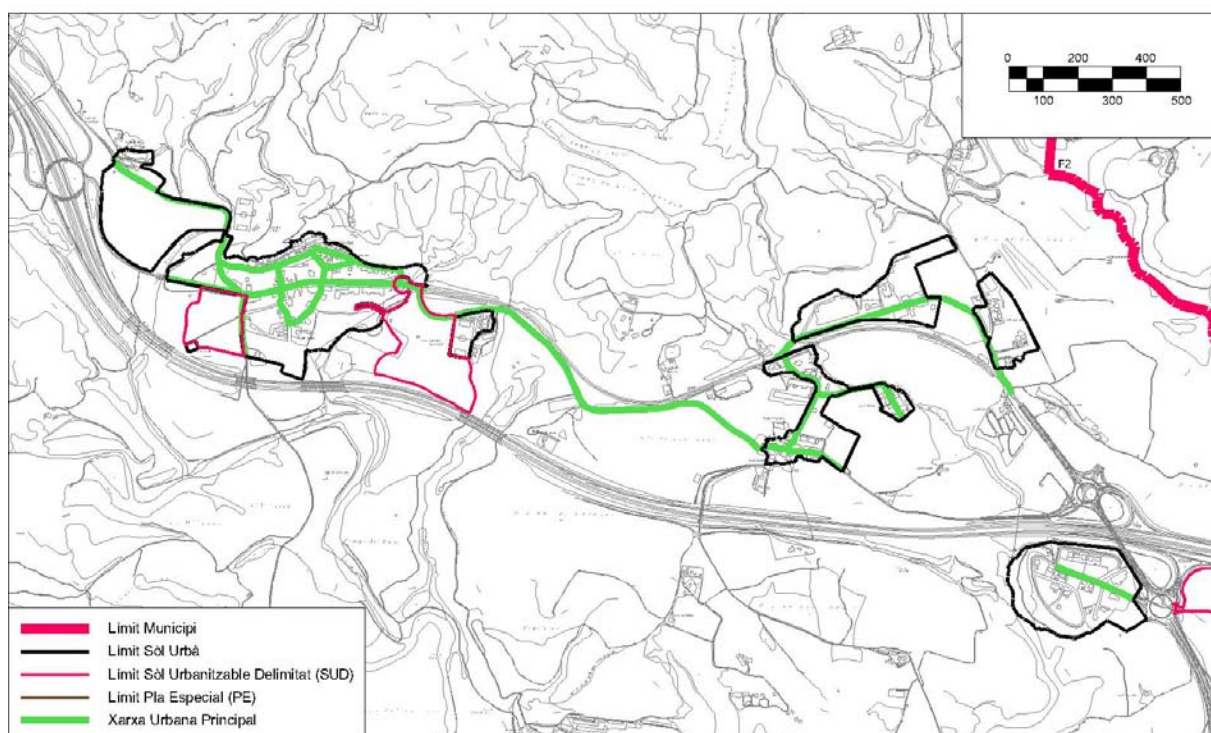




6.2. Xarxa Viària Urbana

La xarxa viària urbana del municipi està formada per les vies principals dels nuclis urbans del municipi. Tanmateix, també es considera com a via urbana principal el tram de camí que uneix els nuclis de Sant Genís i de Jorba, ja que es considera una connexió directa entre nuclis urbans propers dins del municipi. El tram de la via regional de penetració que discorre per l'interior dels Sòls Urbanitzables Delimitats - SUD 3 i 4, a la zona dels Martins, també forma part de la xarxa de vies urbanes principals del municipi.

A continuació es mostren les principals vies urbanes existents al municipi de Jorba:

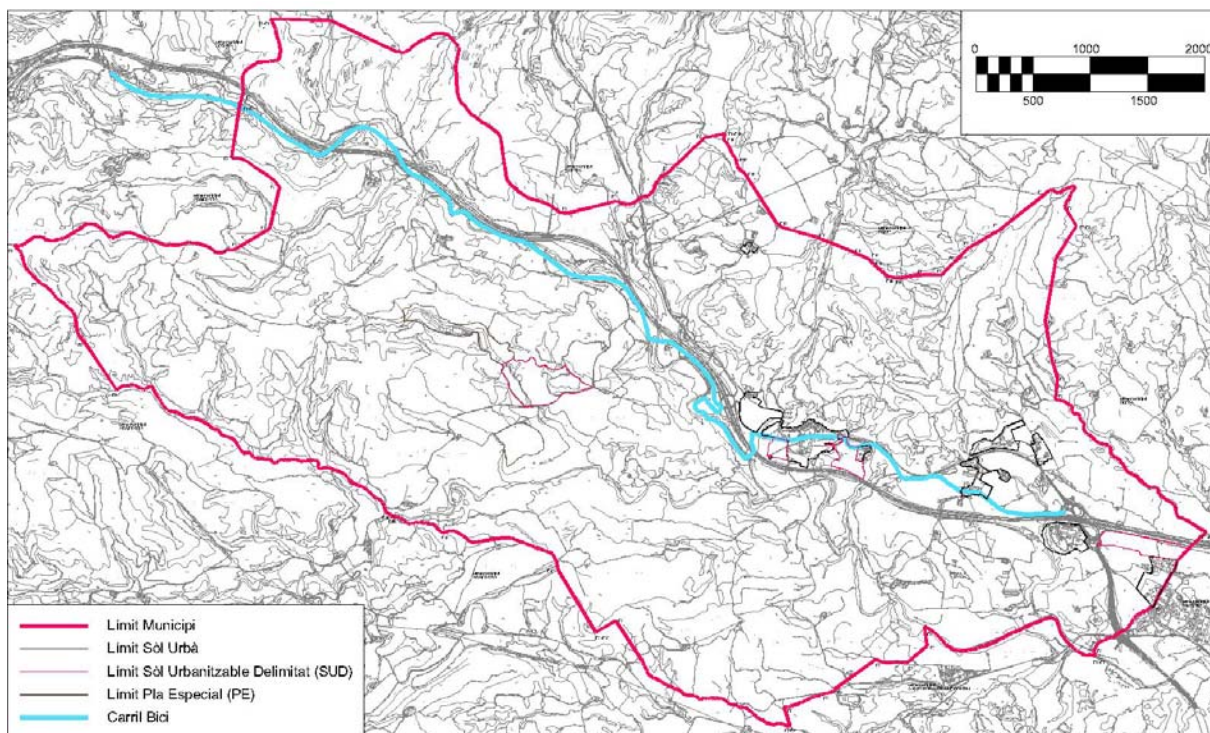




6.3. Carril bici

Actualment existeix un carril bici que travessa el municipi de Jorba des del seu extrem nord-oest, provinent del nucli de Santa Maria del Camí, a Veciana, fins al nucli del Pla de Torruella, a Jorba, a l'extrem sud-est del municipi. El carril bici més proper a aquest punt correspon a la xarxa de carril bici d'Igualada, on un dels trams té com a destinació actual el nucli de Sant Jaume Sesoliveres, d'Igualada.

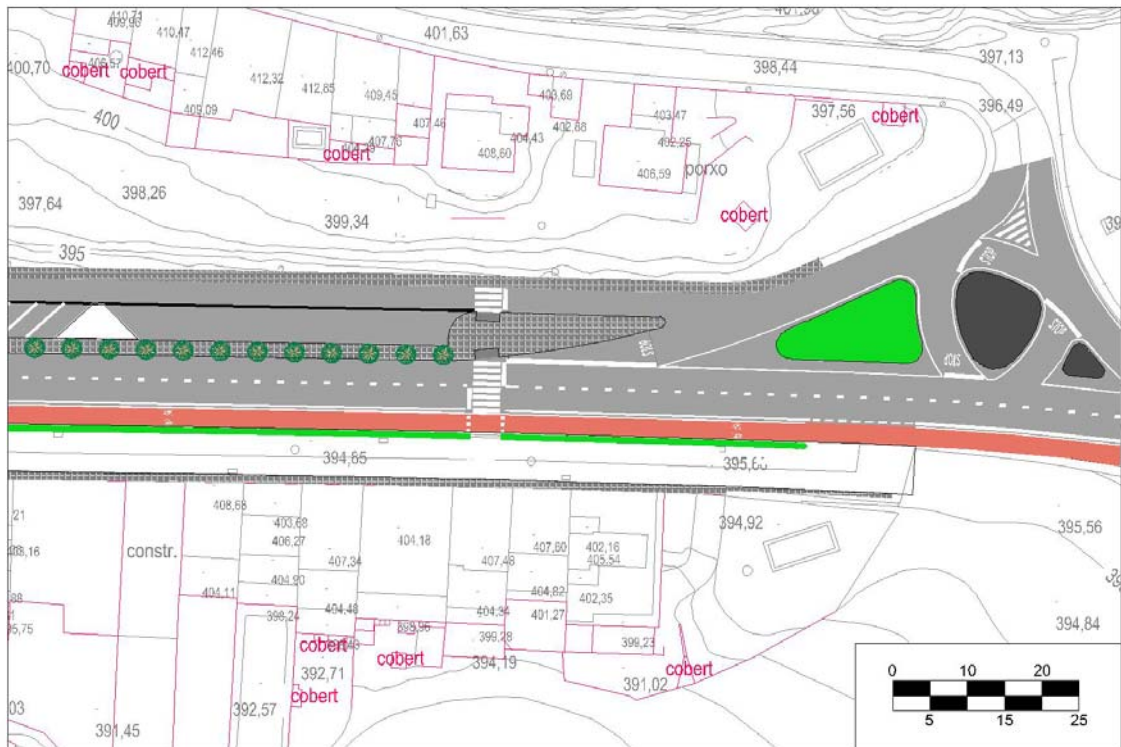
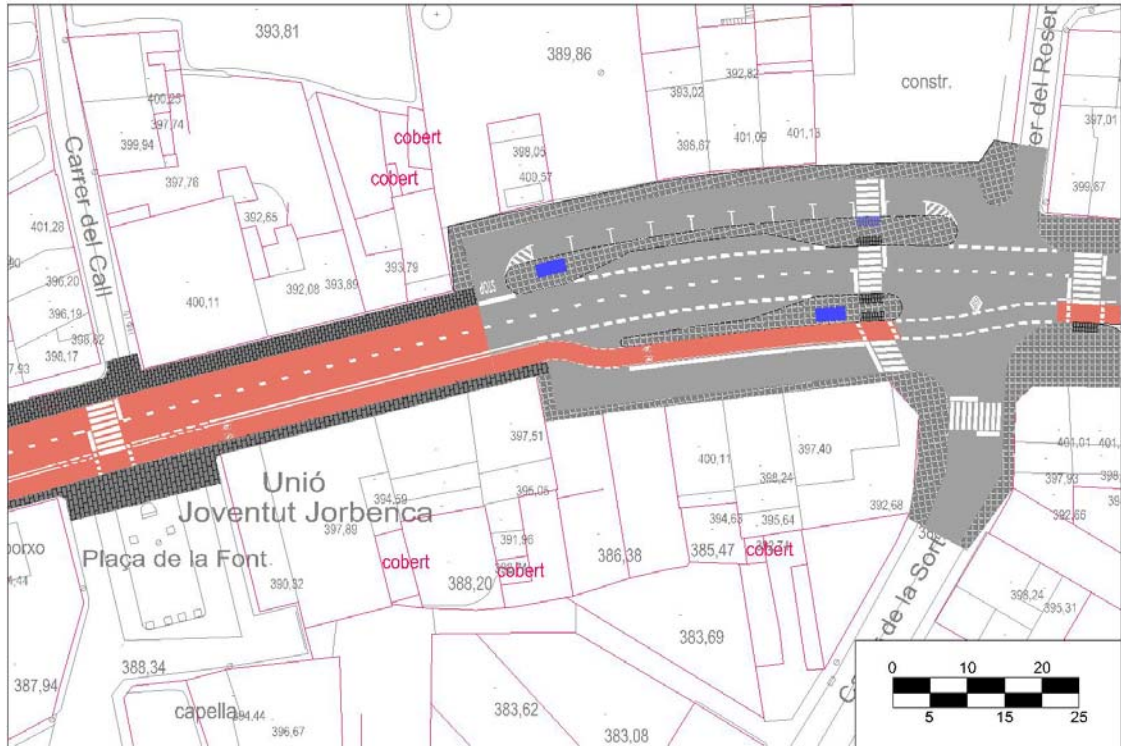
A continuació es mostren els traçats dels carrils bici existents dins l'àmbit del municipi:





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

En els plànols següents es mostren dos detalls del carril bici en el seu pas pel nucli urbà de Jorba i del seu final al costat del Pla de Torruella:





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA



A continuació es mostren algunes de les senyals viàries verticals utilitzades per a la senyalització del carril bici:



P-22



R-407



Aparcament bicicletes

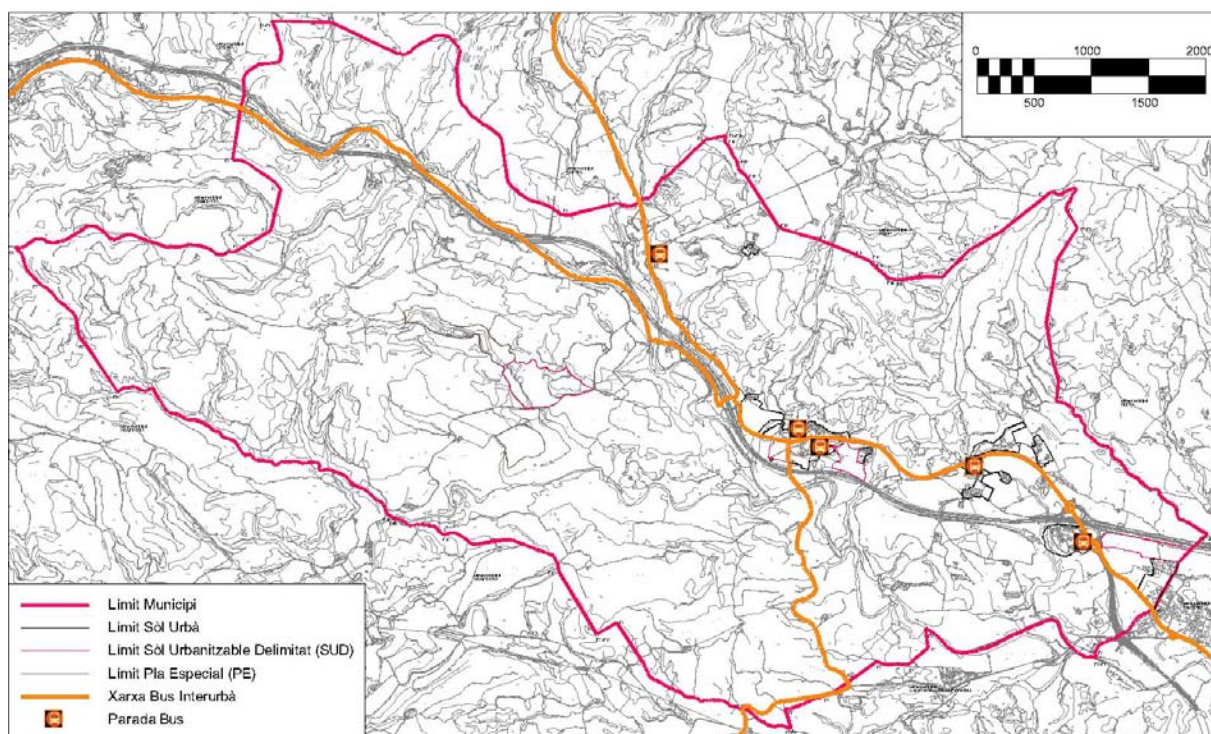




6.4. Xarxa de transport públic

Actualment existeix una xarxa de bus interurbà que uneix el municipi de Jorba amb altres municipis. La xarxa de bus interurbana que transcorre per Jorba consta de quatre punts de parada situats estratègicament. Les parades que es realitzen actualment són: a l'entrada del nucli urbà del Pla de Torruella, al pas de la carretera N-IIa pel nucli urbà de Sant Genís, a l'Avinguda Canaletes del nucli urbà de Jorba i en l'encreuament entre la carretera d'Igualada a Tremp C-1412a i la carretera de Rubió BV-1037.

La connexió principal de les diferents línies de bus interurbà que fan parada al municipi de Jorba és amb la ciutat d'Igualada. Des d'aquí es pot enllaçar amb altres línies de bus interurbà amb un ampli ventall de destinacions i connexions i, a més a més, també hi trobem connexió amb la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya des de l'estació de FGC d'Igualada. A continuació es mostra el recorregut de les diferents línies de bus interurbà que passen i paren pel municipi de Jorba:





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

Els horaris de les principals línies de bus interurbà que passen i paren pel municipi de Jorba són les següents:

Hispano Igualadina

Transports Públics de Catalunya

www.igualadina.net

Tel. 902 29 29 00

CALAF - JORBA - IGUALADA

IGUALADA - JORBA - CALAF

Calaf	Prats de rei	Copons	Jorba	Sant Genis	Pia de Torruella	Igualada Instituts	Igualada Correus	Igualada Est.Autobusos	Igualada Av.Barcelona	Igualada Hospital
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS										
-	-	-	06:30	06:32	06:34	06:36	06:38	06:40	06:42	06:44
06:55	07:00	07:10	07:15	07:17	07:19	07:21	07:23	07:30	-	-
-	-	-	08:15	08:17	08:19	08:21	08:23	08:25	08:27	08:29
-	-	-	09:30	09:32	09:34	09:36	09:38	09:40	09:42	09:44
10:30	10:35	10:45	10:50	10:52	10:54	10:56	10:58	11:00	-	-
-	-	-	14:30	14:32	14:34	14:36	14:38	14:40	14:42	14:44
-	-	-	15:10	15:12	15:14	15:16	15:18	15:20	15:22	15:24
15:15	15:20	15:30	15:35	15:37	15:39	15:41	15:43	15:45	-	-
-	-	-	16:50	16:52	16:54	16:56	16:58	17:00	-	-
-	-	-	18:10	18:12	18:14	18:16	18:18	18:20	18:22	18:24
-	-	-	19:35	19:37	19:39	19:41	19:43	19:45	19:47	19:49
-	-	-	20:30	20:32	20:34	20:36	20:38	20:40	20:42	20:44
-	-	-	21:15	21:17	21:19	21:21	21:23	21:25	21:27	21:29
-	-	-	22:35	22:37	22:39	22:41	22:43	22:45	22:47	22:49
DISSABTES										
-	-	-	07:30	07:32	07:34	-	07:38	07:40	-	07:44
08:00	8:05	8:15	08:25	08:27	08:29	-	08:33	08:35	-	-
-	-	-	15:15	15:17	15:19	-	15:23	15:25	-	15:29
15:15	15:20	15:27	15:30	15:32	15:34	-	15:38	15:40	-	-
-	-	-	16:50	16:52	16:54	-	16:58	17:00	-	-
-	-	-	22:10	22:12	22:14	-	22:18	22:20	22:22	22:24
FESTIUS										
-	-	-	08:30	08:32	08:34	-	08:38	08:40	-	08:44
-	-	-	13:15	13:17	13:19	-	13:23	13:25	13:27	13:29
-	-	-	16:50	16:52	16:54	-	16:58	17:00	-	16:44
-	-	-	22:10	22:12	22:14	-	22:18	22:20	22:22	22:24

Igualada Correus	Igualada Est.Autobusos	Igualada Av.Barcelona	Igualada Hospital	Igualada Instituts	Pia de Torruella	Sant Genis	Jorba	Copons	Prats de rei	Calaf
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS										
-	05:15	-	-	05:21	05:23	05:25	05:27	-	-	-
-	07:00	07:02	07:04	07:06	07:08	07:10	07:12	-	-	-
-	09:30	09:32	09:34	09:36	09:38	09:40	09:42	09:47	09:52	09:57
-	12:00	-	-	12:06	12:08	12:10	12:12	12:17	12:22	12:27
-	13:15	13:17	13:19	13:21	13:23	13:25	13:27	-	-	-
-	13:40	-	-	13:46	13:48	13:50	13:52	-	-	-
-	14:45	14:47	14:49	14:51	14:53	14:55	14:57	-	-	-
-	17:30	17:32	17:34	17:36	17:38	17:40	17:42	-	-	-
-	18:30	18:32	18:34	18:36	18:38	18:40	18:42	-	-	-
-	19:00	-	-	19:06	19:08	19:10	19:12	19:17	19:22	19:27
-	19:40	-	-	19:46	19:48	19:50	19:52	-	-	-
-	20:00	20:02	20:04	20:06	20:08	20:10	20:12	-	-	-
-	20:45	20:47	20:49	20:51	20:53	20:55	20:57	-	-	-
-	21:30	21:32	21:34	21:36	21:38	21:40	21:42	-	-	-
DISSABTES										
12:00	12:10	12:12	12:14	-	12:18	12:20	12:22	12:27	12:32	12:37
-	13:30	-	-	-	13:38	13:40	13:42	-	-	-
-	14:15	14:17	14:19	-	14:23	14:25	14:27	-	-	-
-	19:00	-	-	-	19:08	19:10	19:12	19:17	19:22	19:27
-	19:40	-	-	-	19:48	19:50	19:52	-	-	-
-	20:30	20:32	20:34	-	20:38	20:40	20:42	-	-	-
-	21:30	21:32	21:34	-	21:38	21:40	21:42	-	-	-
FESTIUS										
-	07:45	07:47	07:49	-	07:53	07:55	07:57	-	-	-
-	12:30	12:32	12:34	-	12:38	12:40	12:42	-	-	-
-	20:30	20:32	20:34	-	20:38	20:40	20:42	-	-	-
-	21:30	21:32	21:34	-	21:38	21:40	21:42	-	-	-

Horaris de pas aproximats, dependent de la circulació

Nou horari a partir del 8 febrer 2010

Fins el 7 de febrer 2010

Hispano Igualadina

Transports Públics de Catalunya

Tel. 93.804.44.51

www.igualadina.net

GUISSONA - BARCELONA

Guisona	Torreblanca	Tarroja	Priyanosa	Castellnou	Cervera	Vergós	Sant Pere Arcuells	Hostalets de Cervera	La Panadella	La Quinta Forca	Porquerisses	Santa Maria del Camí	Cubells	Jorba	Sant Genis	Igualada	Barcelona M ^o Cristina	Barcelona Sants
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS excepte Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																		
6.30	6.32	6.34	6.35	6.38	6.40*	7.00	7.05	7.10	7.15	7.20	7.22	7.25	7.30	7.35	7.37	8.00	9.05	9.15
16.00	16.02	16.04	16.05	16.08	16.15	16.17	16.20	16.25	16.30	16.35	16.37	16.40	16.45	16.50	16.52	17.00	18.05	-
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																		
6.30	6.32	6.34	6.35	6.38	6.40*	7.00	7.05	7.10	7.15	7.20	7.22	7.25	7.30	7.35	7.37	(1)08.00	(1)09.05	-
16.00	16.02	16.04	16.05	16.08	16.15	16.17	16.20	16.25	16.30	16.35	16.37	16.40	16.45	16.50	16.52	17.00	18.05	-
DISSABTES FEINERS Tot l'Any.																		
6.30	6.32	6.34	6.35	6.38	6.40*	7.00	7.05	7.10	7.15	7.20	7.22	7.25	7.30	7.35	7.37	8.00	9.05	9.15
16.00	16.02	16.04	16.05	16.08	16.15	16.17	16.20	16.25	16.30	16.35	16.37	16.40	16.45	16.50	16.52	17.00	18.05	-
DIJUMENGES I FESTIUS Tot l'Any EXCEPTE L'1 de Gener, Divendres Sant i 25 de Desembre																		
16.15	16.17	16.19	16.20	16.23	16.25	16.30	16.35	16.40	16.45	16.50	16.52	16.55	17.00	17.05	17.07	17.15	18.40	-

BARCELONA - GUISSONA

Barcelona Sants	Barcelona M ^o Cristina	Igualada	Sant Genis	Jorba	Cubells	Santa Maria del Camí	Porquerisses	La Quinta Forca	La Panadella	Hostalets de Cervera	Sant Pere Arcuells	Vergós	Cervera	Castellnou	Priyanosa	Tarroja	Torreblanca	Guisona
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS excepte Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																		
12.20	12.35	13.40	13.48	13.50	13.55	14.00	14.03	14.05	14.10	14.15	14.20	14.25	14.35	14.37	14.40	14.41	14.43	14.45
-	18.20	19.30	19.38	19.40	19.45	19.50	19.53	19.55	20.00	20.05	20.10	20.15	20.20	20.22	20.25	20.26	20.28	20.30
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																		
12.05	12.15	13.25	13.33	13.35	13.40	13.45	13.48	13.50	13.55	14.00	14.05	14.10	14.20*	14.37	14.40	14.41	14.43	14.45
-	18.35	19.40	19.48	19.50	19.55	20.00	20.03	20.05	20.10	20.15	20.20	20.22	20.25	20.32	20.35	20.36	20.38	20.40
DISSABTES FEINERS Tot l'Any.																		
12.05	12.15	13.25	13.33	13.35	13.40	13.45	13.48	13.50	13.55	14.00	14.05	14.10	14.20*	14.37	14.40	14.41	14.43	14.45
-	18.30	19.40	19.48	19.50	19.55	20.00	20.03	20.05	20.10	20.15	20.20	20.22	20.25	20.32	20.35	20.36	20.38	20.40
DIJUMENGES I FESTIUS Tot l'Any EXCEPTE L'1 de Gener, Divendres Sant i 25 de Desembre a partir del 18/10/08																		
-	19.20	20.15	20.23	20.25	20.30	20.35	20.38	20.40	20.45	20.50	20.55	21.00	21.05	21.07	21.10	21.11	21.13	21.15

Horaris de pas aproximats, dependent de la circulació

*Hora d'arribada. Sortida 15 min. després

(1) Enllaç amb Igualada - Barcelona





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

BARCELONA - JORBA

BCN - Sants	BCN - M ^a Cristina	Igualada	Sant Genís	Jorba
De dilluns a divendres feiners EXCEPTE AGOST, NADAL I SETMANA SANTA				
-	10.50	12.00	-	12.15
12.20	12.30	13.40	13.48	13.50
-	17.20	19.00	-	19.15
-	18.20	19.30	19.38	19.40
De dilluns a divendres feiners AGOST, NADAL I SETMANA SANTA				
11.05	11.20	12.25	-	12.40
12.05	12.15	13.25	13.33	13.35
17.35	17.50	18.55	-	19.10
18.20	18.30	19.40	19.48	19.50
Dissabtes feiners TOT L'ANY				
11.05	11.20	12.25	-	12.40
12.05	12.15	13.25	13.33	13.35
18.20	18.30	19.40	19.48	19.50
Diumenges i festius TOT L'ANY				
19.20	19.30	20.15	20.23	20.25

JORBA - BARCELONA

Jorba	Sant Genís	Igualada	BCN - M ^a Cristina	BCN - Sants
De dilluns a divendres feiners EXCEPTE AGOST, NADAL I SETMANA SANTA				
7.35	7.37	8.00	9.05	9.15
15.45	-	16.00	17.05	-
16.50	16.52	17.00	18.05	-
De dilluns a divendres feiners AGOST, NADAL I SETMANA SANTA				
7.35	7.37	8.00	9.05	9.15
15.45	-	16.00	17.05	17.15
16.50	16.52	17.00	18.05	18.15
Dissabtes feiners TOT L'ANY				
7.35	7.37	8.00	9.05	9.15
8.30	-	9.00	10.05	10.15
15.45	-	16.00	17.05	17.15
16.50	16.52	17.00	18.05	18.15
Diumenges i festius TOT L'ANY				
17.05	17.07	17.15	18.40	18.50

Horaris de pas aproximats, depenent de la circulació



Transports Públics de Catalunya

www.igualadina.net

Tel. 902 29 29 00

SANTA COLOMA QUERALT - ST.MARTÍ TOUS - JORBA - IGUALADA

Santa Coloma de Queralt	Sant Martí de Tous	Jorba	Sant Genís	Pla de Torruella	Igualada Institut	Igualada Correus	Igualada Est.Autobusos	Igualada Av.Barcelona	Igualada Hospital
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS									
05:50	-	06:30	06:32	06:34	06:36	06:38	06:40	06:42	06:44
07:00	07:25	-	-	-	07:39	-	07:45	-	-
09:00	-	09:30	09:32	09:34	09:36	09:38	09:40	09:42	09:44
-	11:45	-	-	-	-	-	12:15	-	-
14:05	-	14:30	14:32	14:34	14:36	14:38	14:40	14:42	14:44
15:30	15:55	-	-	-	16:09	-	16:15	-	-
19:00	19:20*	-	-	-	19:26	-	19:30	-	-
19:15	-	19:35	19:37	19:39	19:41	19:43	19:45	19:47	19:49
22:15	-	22:35	22:37	22:39	22:41	22:43	22:45	22:47	22:49
DISSABTES									
08:15	08:40	-	-	-	-	-	09:00	-	-
15:00	-	15:15	15:17	15:19	-	15:23	15:25	-	15:29
22:10	-	22:30	22:32	22:34	-	22:38	22:40	22:42	22:44
DIUMENGES I FESTIUS									
08:15	-	08:30	08:32	08:34	-	08:38	08:40	-	08:44
13:00	-	13:15	13:17	13:19	-	13:23	13:25	13:27	13:29
22:10	-	22:20	22:22	22:24	-	22:28	22:30	22:32	22:34

Horaris de pas aproximats, depenent de la circulació

* Cruïlla

IGUALADA - JORBA - ST.MARTÍ TOUS - SANTA COLOMA QUERALT

Igualada Est.Autobusos	Igualada Av.Barcelona	Igualada Hospital	Igualada Institut	Pla de Torruella	Sant Genís	Jorba	Sant Martí de Tous	Santa Coloma de Queralt
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS								
05:15	-	-	05:21	05:23	05:25	05:27	-	05:50
05:45	-	-	05:49	-	-	-	05:55	06:15
07:00	07:02	07:04	07:06	07:08	07:10	07:12	-	07:35
11:15	-	-	-	-	-	-	11:30	-
12:30	-	-	12:36	-	-	-	12:45	13:25
13:15	13:17	13:19	13:21	13:23	13:25	13:27	-	13:50
18:30	18:32	18:34	18:36	18:38	18:40	18:42	-	19:05
19:40	-	-	19:46	-	-	-	19:55	20:22
21:30	21:32	21:34	21:36	21:38	21:40	21:42	-	22:05
DISSABTES								
12:30	-	-	-	-	-	-	12:45	13:15
14:15	14:17	14:19	14:21	14:23	14:25	14:27	-	14:50
21:30	21:32	21:34	21:36	21:38	21:40	21:42	-	22:05
DIUMENGES I FESTIUS								
07:45	07:47	07:49	-	07:53	07:55	07:57	-	08:15
12:30	12:32	12:34	-	12:38	12:40	12:42	-	13:00
21:30	21:32	21:34	-	21:38	21:40	21:42	-	22:00





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

BARCELONA - CALAF - TARROJA DE SEGARRA

BCN - M ^a Cristina	Igualada	Jorba	Copons	Prats de rei	Calaf	Mirambell	Conill	Pujalt	Ferran	Sant Ramon	El Llor	Tarroja de Segarra
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS												
Excepte Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.												
10.50	12.00	12.15	12.30	12.40	12.45	-	-	-	-	-	-	-
17.20	19.00	19.15	19.30	19.40	19.45	-	-	-	-	-	-	-
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS. Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.												
10.15	12.00	12.15	12.30	12.40	12.45	-	-	-	-	-	-	-
17.45	19.00	19.15	19.30	19.40	19.45	-	-	-	-	-	-	-
Dissabtes feiners												
11.05(1)	12.15	12.30	12.45	12.55	13.00	13.02*	13.12*	13.19*	13.21*	13.27*	13.35*	13.40*
17.45	19.00	19.15	19.30	19.40	19.45	-	-	-	-	-	-	-

(1) Canvi de vehicle a Igualada

* Nomes de l'1 de Juliol al 30 de Setembre

Horaris de pas aproximats, depenent de la circulació

302250708

Hispano Igualadina

www.igualadina.net



Tel. 93.804.44.51

TARROJA DE SEGARRA - CALAF - BARCELONA

Tarroja de Segarra	El Llor	Sant Ramon	Ferran	Pujalt	Conill	Mirambell	Calaf	Prats de rei	Copons	Jorba	Igualada	BCN - M ^a Cristina
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS												
Excepte Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.												
-	-	-	-	-	-	-	06,55	07,00	07,10	07,15	07,30	08,35
-	-	-	-	-	-	-	15,15	15,20	15,30	15,45	16,00	17,05
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS. Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.												
-	-	-	-	-	-	-	06,55	07,00	07,10	07,15	07,30	08,35
-	-	-	-	-	-	-	15,15	15,20	15,30	15,45	16,00	17,05
Dissabtes feiners												
07.20*	07.25*	07.33*	07.39*	07.41*	07.48*	07.58*	8.00	8.05	8.15	8.30	9.00	10.05
-	-	-	-	-	-	-	15.15	15.20	15.30	15.45	16.00	17.05

*Nomes de l'1 de Juliol al 30 de Setembre





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

@ALSA Grupo S.L.U.

BARCELONA - LLEIDA

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
BARCELONA(NORD)	veure mapa		07:15
MARTORELL	veure mapa	07:58	07:58
ABRERA	veure mapa	08:04	08:04
ESPARREGUERA	veure mapa	08:07	08:07
COLLBALTO	veure mapa	08:10	08:10
EL BRUC	veure mapa	08:14	08:14
CASTELLOLÍ	veure mapa	08:22	08:22
IGUALADA	veure mapa	08:30	08:30
JORBA	veure mapa	08:37	08:37
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	08:45	08:45
PORQUERISSES	veure mapa	08:47	08:47
VIOLI	veure mapa	08:49	08:49
LA PANADELLA	veure mapa	08:53	08:53
CORRAL DE BERGUEDÁ	veure mapa	08:55	08:55
HOSTALET CERVERA	veure mapa	08:58	08:58
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	09:00	09:00
VERGOS	veure mapa	09:02	09:02
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	09:05	09:05
TARREGA	veure mapa	09:19	09:19
VILAGRASSA	veure mapa	09:24	09:24
ANGLESOLA	veure mapa	09:28	09:28
BELLPUIG	veure mapa	09:33	09:33
GOLMES	veure mapa	09:41	09:41
MOLLERUSSA	veure mapa	09:48	09:48
SIDAMON	veure mapa	09:57	09:57
BELL-LLOC DUR	veure mapa	10:01	10:01
LLEIDA	veure mapa	10:15	

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
BARCELONA (NORD)	veure mapa		10:30
MARTORELL	veure mapa	11:13	11:13
ABRERA	veure mapa	11:19	11:19
ESPARREGUERA	veure mapa	11:22	11:22
COLLBALTO	veure mapa	11:25	11:25
EL BRUC	veure mapa	11:29	11:29
CASTELLOLÍ	veure mapa	11:37	11:37
IGUALADA	veure mapa	11:45	11:45
JORBA	veure mapa	11:52	11:52
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	12:00	12:00
PORQUERISSES	veure mapa	12:02	12:02
VIOLI	veure mapa	12:04	12:04
LA PANADELLA	veure mapa	12:08	12:08
CORRAL DE BERGUEDÁ	veure mapa	12:10	12:10
HOSTALET CERVERA	veure mapa	12:13	12:13
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	12:15	12:15
VERGOS	veure mapa	12:17	12:17
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	12:20	12:20
TARREGA	veure mapa	12:34	12:34
VILAGRASSA	veure mapa	12:39	12:39
ANGLESOLA	veure mapa	12:43	12:43
BELLPUIG	veure mapa	12:48	12:48
GOLMES	veure mapa	12:56	12:56
MOLLERUSSA	veure mapa	13:03	13:03
SIDAMON	veure mapa	13:12	13:12
BELL-LLOC DUR	veure mapa	13:16	13:16
LLEIDA	veure mapa	13:30	





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

@ALSA Grupo S.L.U.

BARCELONA - LLEIDA

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
BARCELONA(NORD)	veure mapa		14:30
MARTORELL	veure mapa	15:13	15:13
ABRERA	veure mapa	15:19	15:19
ESPARREGUERA	veure mapa	15:22	15:22
COLLBALTO	veure mapa	15:25	15:25
EL BRUC	veure mapa	15:29	15:29
CASTELLOLÍ	veure mapa	15:37	15:37
IGUALADA	veure mapa	15:45	15:45
JORBA	veure mapa	15:52	15:52
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	16:00	16:00
PORQUERISSES	veure mapa	16:02	16:02
VIOLI	veure mapa	16:04	16:04
LA PANADELLA	veure mapa	16:08	16:08
CORRAL DE BERGUEDÁ	veure mapa	16:10	16:10
HOSTALET CERVERA	veure mapa	16:13	16:13
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	16:15	16:15
VERGOS	veure mapa	16:17	16:17
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	16:20	16:20
TARREGA	veure mapa	16:34	16:34
VILAGRASSA	veure mapa	16:39	16:39
ANGLESOLA	veure mapa	16:43	16:43
BELLPUIG	veure mapa	16:48	16:48
GOLMES	veure mapa	16:56	16:56
MOLLERUSSA	veure mapa	17:03	17:03
SIDAMON	veure mapa	17:12	17:12
BELL-LLOC DUR	veure mapa	17:16	17:16
LLEIDA	veure mapa	17:30	

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
BARCELONA(NORD)	veure mapa		18:00
MARTORELL	veure mapa	18:43	18:43
ABRERA	veure mapa	18:49	18:49
ESPARREGUERA	veure mapa	18:52	18:52
COLLBALTO	veure mapa	18:55	18:55
EL BRUC	veure mapa	18:59	18:59
CASTELLOLÍ	veure mapa	19:07	19:07
IGUALADA	veure mapa	19:15	19:15
JORBA	veure mapa	19:22	19:22
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	19:30	19:30
PORQUERISSES	veure mapa	19:32	19:32
VIOLI	veure mapa	19:34	19:34
LA PANADELLA	veure mapa	19:38	19:38
CORRAL DE BERGUEDÁ	veure mapa	19:40	19:40
HOSTALET CERVERA	veure mapa	19:43	19:43
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	19:45	19:45
VERGOS	veure mapa	19:47	19:47
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	19:50	19:50
TARREGA	veure mapa	20:04	20:04
VILAGRASSA	veure mapa	20:09	20:09
ANGLESOLA	veure mapa	20:13	20:13
BELLPUIG	veure mapa	20:18	20:18
GOLMES	veure mapa	20:26	20:26
MOLLERUSSA	veure mapa	20:33	20:33
SIDAMON	veure mapa	20:42	20:42
BELL-LLOC DUR	veure mapa	20:46	20:46
LLEIDA	veure mapa	21:00	





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

@ALSA Grupo S.L.U.

LLEIDA - BARCELONA.

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
LLEIDA	veure mapa		06:00
BELL-LLOC DUR	veure mapa	06:14	06:14
SIDAMON	veure mapa	06:18	06:18
MOLLERUSSA	veure mapa	06:27	06:27
GOLMES	veure mapa	06:34	06:34
BELLPUIG	veure mapa	06:42	06:42
ANGLESOLA	veure mapa	06:47	06:47
VILAGRASSA	veure mapa	06:51	06:51
TARREGA	veure mapa	06:56	06:56
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	07:10	07:10
VERGOS	veure mapa	07:13	07:13
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	07:15	07:15
HOSTALETES CERVERA	veure mapa	07:17	07:17
CORRAL DE BERGUEDÀ	veure mapa	07:20	07:20
LA PANADELLA	veure mapa	07:22	07:22
VIOLI	veure mapa	07:26	07:26
PORQUERISSES	veure mapa	07:28	07:28
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	07:30	07:30
JORBA	veure mapa	07:38	07:38
IGUALADA	veure mapa	07:45	07:45
CASTELLOLÍ	veure mapa	07:53	07:53
EL BRUC	veure mapa	08:01	08:01
COLLBALTO	veure mapa	08:05	08:05
ESPARREGUERA	veure mapa	08:08	08:08
ABRERA	veure mapa	08:11	08:11
MARTORELL	veure mapa	08:17	08:17
BARCELONA (NORD)	veure mapa	09:00	

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
LLEIDA	veure mapa		10:00
BELL-LLOC DUR	veure mapa	10:14	10:14
SIDAMON	veure mapa	10:18	10:18
MOLLERUSSA	veure mapa	10:27	10:27
GOLMES	veure mapa	10:34	10:34
BELLPUIG	veure mapa	10:42	10:42
ANGLESOLA	veure mapa	10:47	10:47
VILAGRASSA	veure mapa	10:51	10:51
TARREGA	veure mapa	10:56	10:56
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	11:10	11:10
VERGOS	veure mapa	11:13	11:13
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	11:15	11:15
HOSTALETES CERVERA	veure mapa	11:17	11:17
CORRAL DE BERGUEDÀ	veure mapa	11:20	11:20
LA PANADELLA	veure mapa	11:22	11:22
VIOLI	veure mapa	11:26	11:26
PORQUERISSES	veure mapa	11:28	11:28
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	11:30	11:30
JORBA	veure mapa	11:38	11:38
IGUALADA	veure mapa	11:45	11:45
CASTELLOLÍ	veure mapa	11:53	11:53
EL BRUC	veure mapa	12:01	12:01
COLLBALTO	veure mapa	12:05	12:05
ESPARREGUERA	veure mapa	12:08	12:08
ABRERA	veure mapa	12:11	12:11
MARTORELL	veure mapa	12:17	12:17
BARCELONA (NORD)	veure mapa	13:00	





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

@ALSA Grupo S.L.U.

LLEIDA - BARCELONA

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
LLEIDA	veure mapa		15:30
BELL-LLOC DUR	veure mapa	15:44	15:44
SIDAMON	veure mapa	15:48	15:48
MOLLERUSSA	veure mapa	15:57	15:57
GOLMES	veure mapa	16:04	16:04
BELLPUIG	veure mapa	16:12	16:12
ANGLESOLA	veure mapa	16:17	16:17
VILAGRASSA	veure mapa	16:21	16:21
TARREGA	veure mapa	16:26	16:26
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	16:40	16:40
VERGOS	veure mapa	16:43	16:43
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	16:45	16:45
HOSTALETES CERVERA	veure mapa	16:47	16:47
CORRAL DE BERGUEDÁ	veure mapa	16:50	16:50
LA PANADELLA	veure mapa	16:52	16:52
VIOLI	veure mapa	16:56	16:56
PORQUERISSES	veure mapa	16:58	16:58
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	17:00	17:00
JORBA	veure mapa	17:08	17:08
IGUALADA	veure mapa	17:15	17:15
CASTELLOLÍ	veure mapa	17:23	17:23
EL BRUC	veure mapa	17:31	17:31
COLLBALTO	veure mapa	17:35	17:35
ESPARREGUERA	veure mapa	17:38	17:38
ABRERA	veure mapa	17:41	17:41
MARTORELL	veure mapa	17:47	17:47
BARCELONA (NORD)	veure mapa	18:30	

Itinerari			
Població	Mapa	Arriba	Surt
LLEIDA	veure mapa		19:00
BELL-LLOC DUR	veure mapa	19:14	19:14
SIDAMON	veure mapa	19:18	19:18
MOLLERUSSA	veure mapa	19:27	19:27
GOLMES	veure mapa	19:34	19:34
BELLPUIG	veure mapa	19:42	19:42
ANGLESOLA	veure mapa	19:47	19:47
VILAGRASSA	veure mapa	19:51	19:51
TARREGA	veure mapa	19:56	19:56
CERVERA (LERIDA)	veure mapa	20:10	20:10
VERGOS	veure mapa	20:13	20:13
ST. PERE DELS ARQUELLS	veure mapa	20:15	20:15
HOSTALETES CERVERA	veure mapa	20:17	20:17
CORRAL DE BERGUEDÁ	veure mapa	20:20	20:20
LA PANADELLA	veure mapa	20:22	20:22
VIOLI	veure mapa	20:26	20:26
PORQUERISSES	veure mapa	20:28	20:28
SANTA MARIA DEL CAMÍ	veure mapa	20:30	20:30
JORBA	veure mapa	20:38	20:38
IGUALADA	veure mapa	20:45	20:45
CASTELLOLÍ	veure mapa	20:53	20:53
EL BRUC	veure mapa	21:01	21:01
COLLBALTO	veure mapa	21:05	21:05
ESPARREGUERA	veure mapa	21:08	21:08
ABRERA	veure mapa	21:11	21:11
MARTORELL	veure mapa	21:17	21:17
BARCELONA (NORD)	veure mapa	22:00	





7. XARXES PROPOSADES PER TIPUS DE TRANSPORT

7.1. Paràmetres de planificació generals

Primerament, es concreten quins són els paràmetres de planificació que aconsella el *Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada*.

D'aquesta manera, en l'**article 4.1.** es proposa que:

- a) *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.*
- b) *L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.*
- c) *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*
- d) *Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*
- e) *El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi. La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a que hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.*





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

- f) *El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.*
- g) *La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos II i III d'aquest Decret, respectivament.*

Llevat aquests punts, l'**article 4.2.** proporciona flexibilitat a aquests paràmetres:

4.2. En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

Per altra banda, l'**article 6** ens determina les reserves mínimes d'espais per a la càrrega i descàrrega de mercaderies en les zones comercials i/o d'oficines:

6.1. En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10 % del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que, per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2. En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials s'ha de tenir en compte que: Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m². A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda hauran de tenir un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

6.3. *En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:*

- *ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.*
- *ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre*

També cal tenir en compte l'**article 8** del Decret 344-2006 que ens determina les dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a planejament urbanístic:

8.1. *Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.*

8.2. *L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:*

- a) *Els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.*
- b) *En el mateix plànol s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escales mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions. Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes. En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis.*





- c) *Aquest plànol ha de servir de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes, amb les característiques previstes als articles 15, 16 i 17 d'aquest Decret. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.*

7.2. Mobilitat dels vianants

7.2.1. Criteris per a definir la xarxa de vianants

A continuació es mostra l'article 15 del Decret 344/2006, referent als vianants, i on es mostren els criteris per a la definició de la xarxa de vianants:

15.1. *Els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.*

15.2. *La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar **prioritat sobre la resta de modes de transport**, ha d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:*

- a) *Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*
- b) ***Equipaments comunitaris** com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*
- c) *Mercats, zones i centres comercials.*
- d) *Instal·lacions recreatives i esportives.*
- e) ***Espais lliures** amb una forta freqüentació com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.*





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

f) Àrees d'activitat laboral com **polígons industrials, parcs tecnològics, etc.**

15.3. La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin **evitar els accidents de trànsit**. A aquests efectes:

- es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per a establir els itineraris per a les persones vianants.
- els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un **traçat el més directe i natural possible** i, en conseqüència, tant la **reordenació de les cruïlles** com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.
- en rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han **d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants** alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4. Els itineraris principals per a vianants han de ser **continus**, formant una xarxa que, de forma complementària amb la resta de voreres, doni una **total accessibilitat al municipi** per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5. Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

15.6. Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

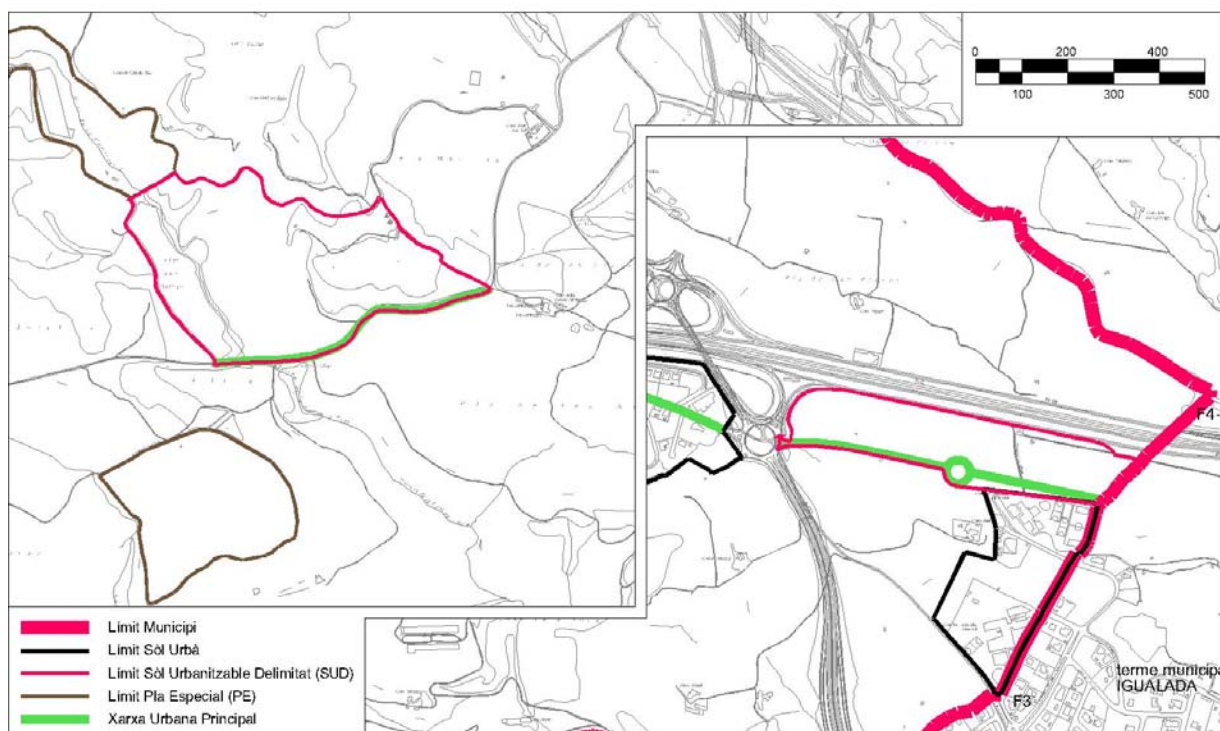
15.7. Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al **Codi d'Accessibilitat**.





7.2.2. Definició de la xarxa de vies urbanes principals i xarxa de vianants

Amb els nous sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat que determina el POUM es proposen dos trams nous de vies urbanes principals corresponents als vials principals dins del SUD-3 i del SUD-4, per tal de donar continuïtat a la xarxa existent:



El tram corresponent al SUD-3 correspon al tram de la xarxa regional existent que transcorre per dins d'aquest àmbit dels Martins. El nou tram de la xarxa viària urbana principal ubicat dins el SUD-4 donarà connexió directa amb la xarxa urbana d'Igualada, donant així una continuïtat entre els dos municipis.





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

La connexió amb Igualada s'ha realitzat tenint en compte la proposta de vials de l'àmbit del Parc d'Innovació ubicat en sòl de la mateixa ciutat. D'aquesta manera, i seguint els criteris de disseny especificats en l'apartat anterior, per a l'àmbit del SUD-4 s'ha tingut en compte:

- Donar continuïtat als itineraris existents des del nucli urbà del Pla de Torruella, del municipi de Jorba.
- Connectar el municipi de Jorba amb la ciutat d'Igualada, de manera que es creï una unió d'ambdós a través del Parc d'Innovació.
- Donar continuïtat als itineraris proposats de la manera més còmode, segura i directa possible.

Respecte als vianants i els seus itineraris a seguir, les propostes d'actuació són:

- **Voreres**

Donades les seccions dels nous carrers, les voreres tenen una amplada mínima de 1,50 metres lliures d'obstacles. Aquesta amplada està d'acord amb les condicions de l'entorn i permeten la connexió a peu entre Jorba i Igualada.

- **Passos de vianants**

Es proposa la senyalització de passos de vianants dins l'àmbit del sector, tal i com s'han de desenvolupar en detall al projecte d'urbanització.

A més a més de la senyalització dels passos de vianants també és important la senyalització de totes les connexions amb la xarxa existent.

A la pintura acrílica se li poden afegir microesferes de vidre, per millorar la seva visibilitat nocturna, i en temps de pluja o boira pel seu efecte reflectant. A més a més també se li poden afegir agregats durs i blancs, per augmentar la resistència al lliscament, en particular dels vianants i els vehicles de dues rodes.

Els passos de vianants han d'estar adaptats i per tant, entre d'altres coses, han de tenir guals adaptats (mínim 1,20m d'amplada, pendent longitudinal màxim del 12%, segons el Codi d'Accessibilitat).





7.3. Mobilitat en bicicleta

7.3.1. Criteris per a definir la xarxa de bicicletes

Segons el Decret 344/2006 les xarxes de bicicletes han de seguir els següents paràmetres de disseny i funcionament, tal i com s'estableix en l'**article 17**:

- 17.2. *La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.*
- 17.3. *Els itineraris per a bicicletes han de ser **continus**, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils bici protegits.*
- 17.4. *La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de **coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu**.*
- 17.5. *Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.*
- 17.6. *Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de **zona 30 en cohabitació** amb la resta dels vehicles.*

7.3.2. Definició la xarxa de bicicletes

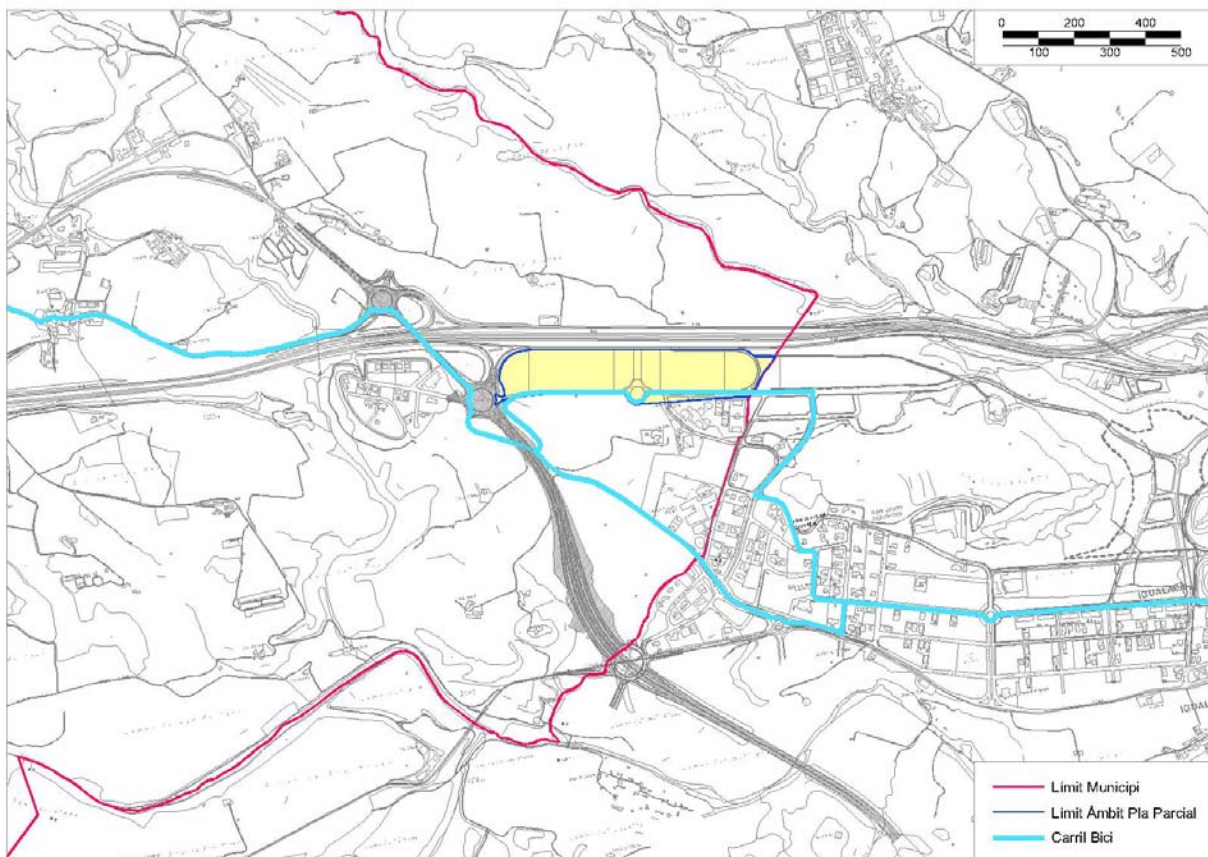
La nova xarxa de carril bici proposada al municipi correspon al tram del sector de Sòl Urbanitzable Delimitat SUD-4 i té l'objectiu de comunicar el tram de carril bici existent que uneix el nucli de Santa Maria del Camí (Veciana) amb el nucli del Pla de Torruella (Jorba), i el tram de carril bici que cobreix l'extrem nord-oest del terme d'Igualada.





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

Aquesta connexió, que es proposa tenint en compte la proposta de vials de l'àmbit del Parc d'Innovació ubicat en sòl d'Igualada, es mostra en el plànol següent:

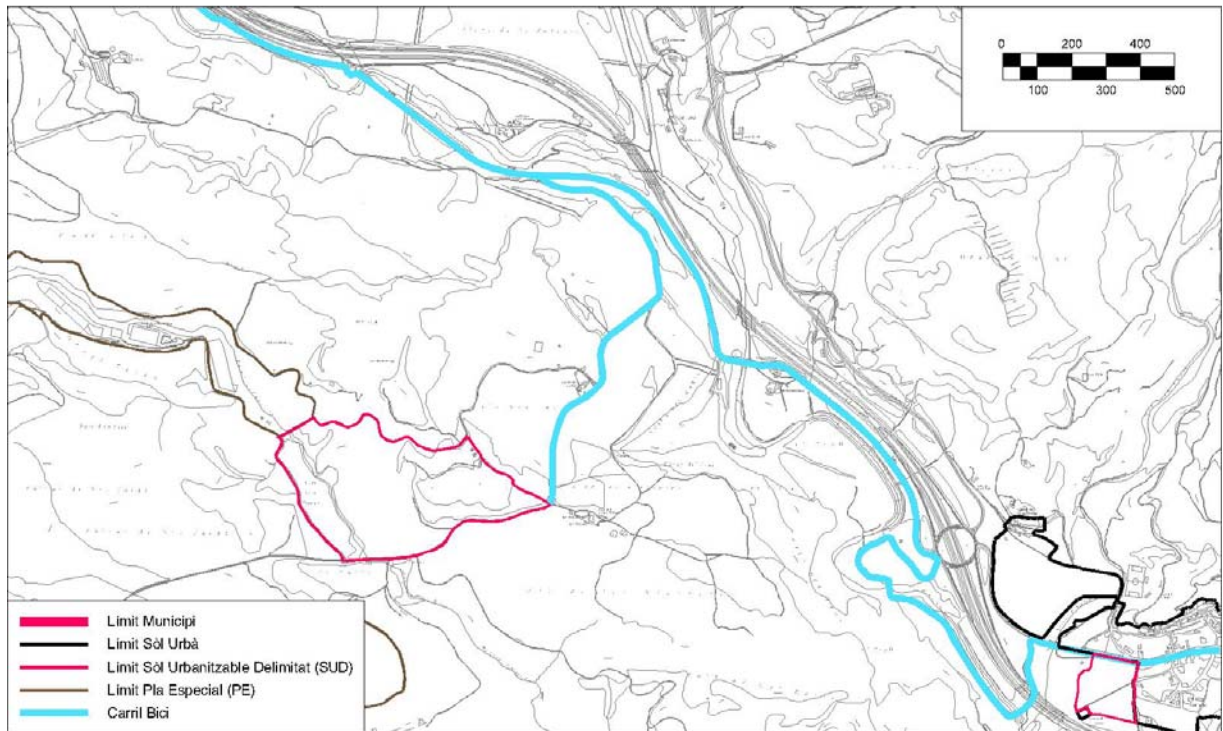


També es proposa un nou tram de carril bici per realitzar la connexió del carril bici existent (tram Santa Maria del Camí – Pla de Torruella) amb el Sòl Urbanitzable Delimitat SUD-3, tal i com es pot veure en el plànol mostrat a continuació:





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA





7.4. Mobilitat en transport públic

7.4.1. Criteris per a definir la xarxa de transport públic

Segons l'**article 16** del Decret 344/2006 els paràmetres per a la definició de les xarxes de transport públic i col·lectiu de superfície són els següents:

- 16.2. *La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.*
- 16.3. *Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i si s'escau, dels municipis veïns.*
- 16.4. *En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu les parades de les línies s'han de situar de forma coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de forma que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.*
- 16.5. *L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de configurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.*
- 16.6. *En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.*

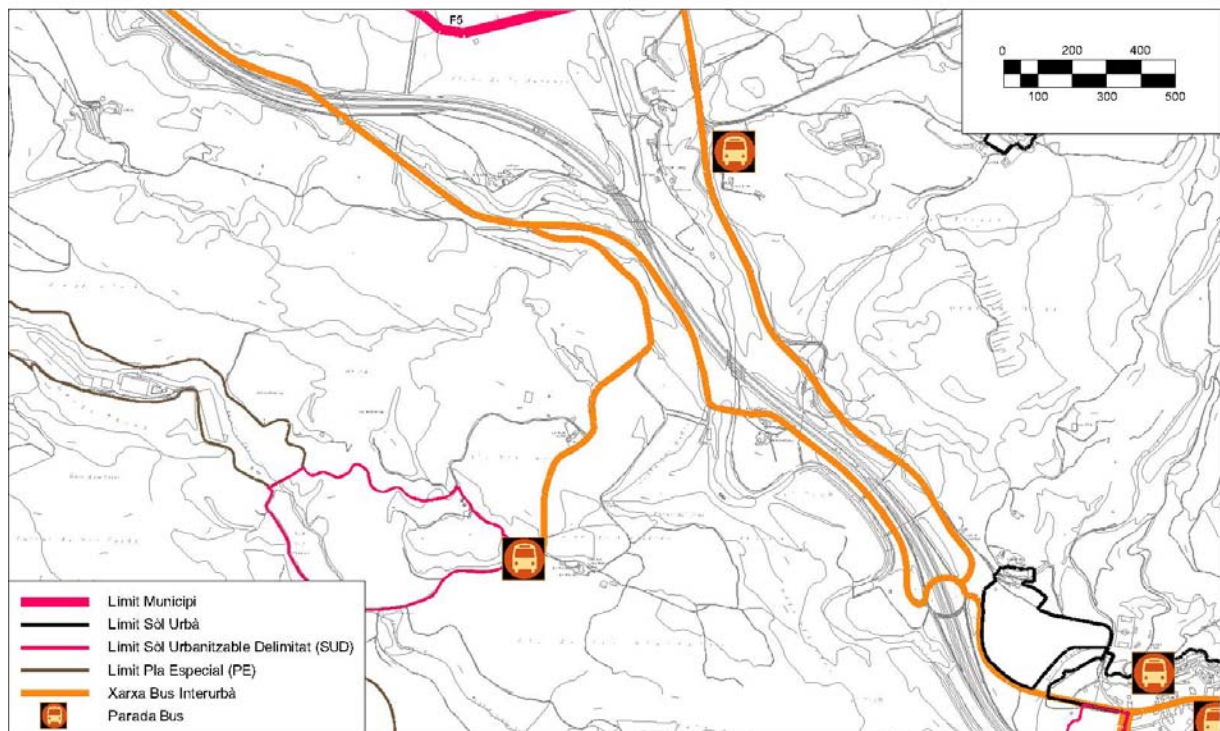




7.4.2. Definició de la xarxa de transport públic - bus

Com s'ha comentat anteriorment, el municipi de Jorba disposa de connexió mitjançant transport públic amb altres municipis a través de xarxes de bus interurbans.

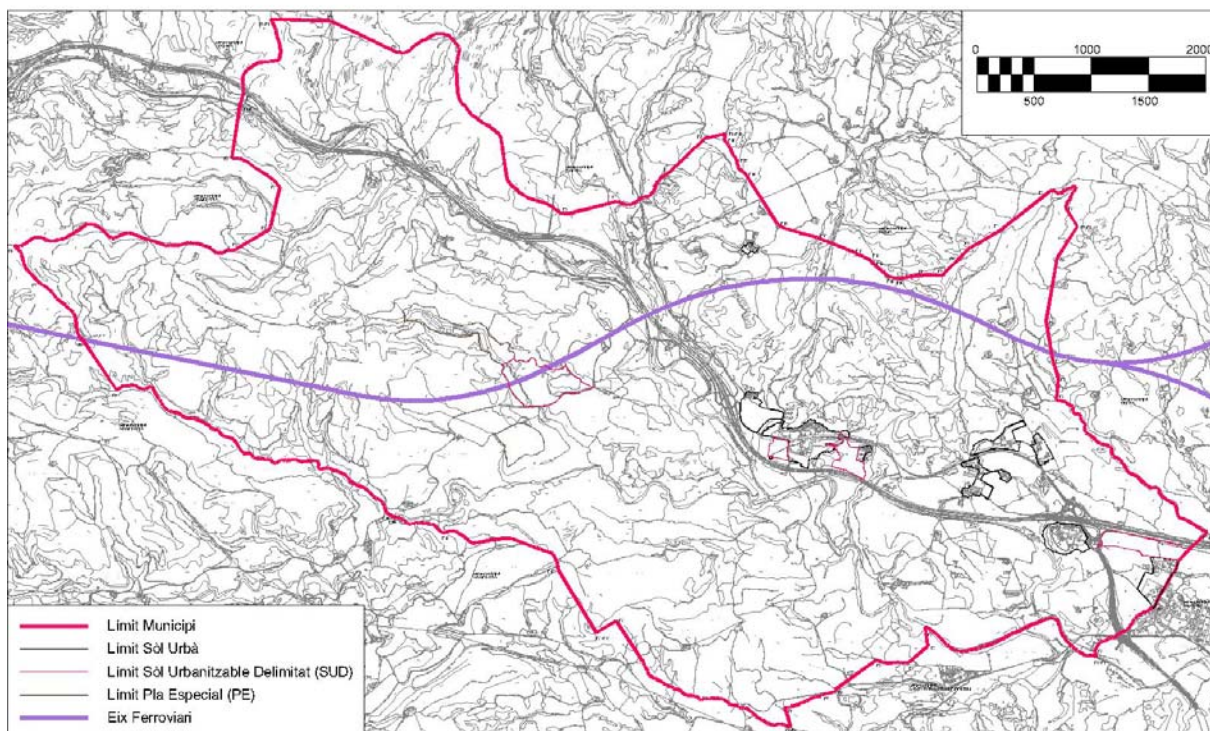
Es proposa ubicar una nova parada de bus interurbà per donar crear una connexió i donar accés mitjançant transport públic al sector de Sòl Urbanitzable Delimitat SUD-3 de la zona dels Martins, tal i com es mostra en el plànol següent:





7.4.3. Definició de la xarxa de transport públic – tren

El POUM del municipi de Jorba, en referència a les xarxes de transport públic, ja preveu el Pla Director Urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari, aprovat definitivament per la Generalitat de Catalunya, a través del seu Departament de Política Territorial i Obres Públiques, després de l'informe favorable de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya. A continuació es mostra un esquema de la totalitat de l'Eix Transversal Ferroviari i el plànol del seu pas pel municipi de Jorba:





7.5. Mobilitat en vehicle privat

7.5.1. Criteris per a definir la xarxa regional perimetral i de penetració

L'article 18 del Decret 344/2006 estableix els criteris per a definir la xarxa bàsica per a vehicles:

18.2. *La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la **connectivitat** amb els indrets on es generin e major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:*

- a) *Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*
- b) *Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*

18.3. *La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser **contínua** i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.*

7.5.2. Definició de la xarxa regional perimetral i de penetració

El desenvolupament de la futura Ronda Sud, que donarà accés directe al sector de Sòl Urbanitzable Delimitat - SUD-4 i serà una via d'accés principal al municipi, facilitarà la circulació dels vehicles que hi accedeixin des de l'extrem sud-est de Jorba. El traçat de la Ronda Sud dins de l'àmbit del municipi de Jorba es pot observar en el plànol adjunt a l'**apartat 6.1** del present estudi.





8. FINANÇAMENT

En aquest capítol es presenten els costos generats per l'increment de mobilitat així com una proposta de contribució al finançament, seguint les directrius del *Decret 344/2006*. A continuació es mostra l'article 19.1 del Decret, on es fa referència al finançament:

19.1. L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir l'obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

8.1. Costos de la mobilitat generada

Els costos d'urbanització de les voreres, passos de vianants, senyalització vertical i horitzontal corresponent, etc., s'inclouran en les partides dels costos d'urbanització de cada un dels sectors a desenvolupar.

Pel que fa al servei de transport públic, es fa una lleugera desviació de la línia de bus urbà proposada a la ciutat d'Igualada i es crea una nova parada per donar connexió amb el Parc d'Innovació des d'Igualada. Aquests canvis són molt poc significatius, de manera que pel que fa al servei de transport públic, l'increment de costos per part de la companyia gestora del transport públic urbà serà insignificant.

8.2. Proposta de contribució al finançament

El cost de les actuacions proposades en aquest document, per tal d'aconseguir unes xarxes de vianants, bicicleta i transport públic coherents, serà assumit pel promotor de les actuacions, d'acord amb el que especifica l'article 19.1 del Decret 344/2006 exposat anteriorment.





9. TRAMITACIÓ

Segons indica l'**article 20**, *els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre informació pública conjuntament amb aquest. Simultàniament al tràmit d'informació pública, han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.*

En l'**article 22** es concreta que l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

Per últim, en el punt **22.2** es determina que les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les conclusions de l'informe, s'ha de justificar.

Miquel Raja Borràs
Arquitecte

Jorba, juliol de 2011





PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE JORBA

10. ANNEX

- 10.1. Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada**



c) Adquisicions destinades a incrementar el patrimoni públic de sòl sempre que formin part d'una actuació per a intervencions paisatgístiques en sòl no urbanitzable del sistema costaner.

d) La reconstrucció de terrasses, marges i altres elements construïts.

e) La millora de la coberta vegetal.

f) L'enderroc d'instal·lacions o edificacions obsoletes o il·legals.

g) L'adaptació paisatgística d'accessos, instal·lacions o edificacions.

Article 28

Quantia de la subvenció

L'import màxim de la subvenció i el límit quantitatiu es fixarà en la convocatòria anual, d'acord amb les disponibilitats pressupostàries.

Article 29

Compatibilitat dels ajuts

29.1 La percepció de les subvencions concedides és compatible amb la percepció de les subvencions procedents d'altres fonts, públiques o privades, sempre que no se superi el cost total del projecte.

29.2 En aquest supòsit es reduirà la quantia de la subvenció per tal de no superar el cost esmentat.

Article 30

Convocatòria

En funció de les disponibilitats pressupostàries i per resolució del conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques, anualment es publicaran al DOGC les convocatòries amb les bases per les quals s'han de regir i que han d'indicar, com a mínim, el model de sol·licitud, el termini de presentació, els criteris d'avaluació dels projectes, l'aplicació pressupostària a la qual s'ha d'imputar, la quantia màxima destinada, el termini d'execució de les actuacions, la forma de pagament i justificació i les obligacions de les persones beneficiàries.

Article 31

31.1 Documentació dels projectes susceptibles de rebre finançament

El projecte s'ha d'adreçar a la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, per triplicat i, com a mínim, ha de contenir:

Memòria explicativa de les actuacions objecte de la subvenció.

Pressupost total de les actuacions detallat per unitats d'obra i, en el cas d'adquisició de terrenys, les referències cadastrals.

Informació gràfica i, si escau, projecte tècnic. El finançament previst.

El calendari de desplegament de les actuacions.

31.2 Els ens locals poden sol·licitar l'assistència tècnica de l'Administració de la Generalitat per a l'elaboració dels projectes a presentar.

Article 32

Tramitació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, a través de la Direcció General d'Arquitectura i Paisatge, és l'encarregat d'instruir i impulsar el procediment de concessió d'ajuts. També correspon a aquesta Direcció General, a través de la Subdirecció de Paisatge i Acció Territorial la gestió i el seguiment dels ajuts.

Article 33

Procediment de concessió

33.1 El procediment per a l'atorgament del finançament es tramitarà en règim de concurrència competitiva.

33.2 Correspon a la comissió, la creació i la composició de la qual s'ha de fixar en les convocatòries anuals, l'anàlisi de les sol·licituds, de la documentació i dels projectes presentats i formular la proposta de resolució corresponent, la qual ha d'indicar quins projectes poden ser finançats pel fons i la quantia que cada cas en proposa.

33.3 La proposta de resolució serà elevada per la comissió al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques a qui correspon la resolució sobre l'atorgament o denegació del finançament.

Els terminis per adoptar la proposta i la resolució es fixaran en la convocatòria.

El conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques pot revisar el finançament atorgat i modificar la resolució de concessió en el cas d'alteració de les condicions o de l'obtenció concurrent d'altres ajuts, d'acord amb el que s'assenyala a l'article 35.

Article 34

Execució de les actuacions finançades

34.1 Correspon als ens o a les persones sol·licitants dels ajuts la realització de les actuacions.

34.2 És obligació de les persones beneficiàries de les subvencions executar les actuacions amb estricta compliment del que prevegi la legislació urbanística, ambiental i la resta que en cada cas resulti d'aplicació.

Article 35

Revocació

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, d'acord amb el procediment establert a l'article 100 del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya, pot revocar els ajuts quan s'incorri en alguna de les causes que preveuen l'article 99 del text refós esmentat, i l'article 37 de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

Article 36

Règim jurídic

El fons regulat en aquest decret es regeix, a més de l'establert en aquest capítol, pels preceptes del títol IX del Decret legislatiu 3/2002, de 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de finances públiques de Catalunya i els preceptes bàsics de la Llei 38/2003, de 17 de novembre, general de subvencions.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

—1 Creació o ampliació de línies d'actuació

Es faculta al conseller o consellera de Política Territorial i Obres Públiques per a crear, en el marc que es defineix a l'article 8 de la Llei 8/2005, de 8 de juny, de protecció, gestió i ordenació del paisatge, noves línies d'actuacions específiques per ser finançades amb càrrec al Fons, així com per ampliar mitjançant les convocatòries anuals les línies a que es refereixen els articles 26 i 27 d'aquest decret.

—2 L'Administració vetllarà per tal que les bases cartogràfiques i la informació georeferenciada necessària per a l'elaboració dels instruments previstos en aquest decret sigui accessible en els termes que estableix la Llei 16/2005, de 27 de desembre, de la informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

—3 Consorci Observatori del Paisatge

3.1 El Consorci Observatori del Paisatge es regeix pels Estatuts aprovats per acord del Govern de la Generalitat de 30 de novembre de 2004.

3.2 L'Observatori del Paisatge, si s'escau, ha d'adaptar els seus Estatuts a l'establert en aquest decret en un termini de sis mesos des de l'entrada en vigor.

DISPOSICIÓN TRANSITÒRIA

Incorporació de les directrius de paisatge en els plans aprovats

Les directrius del paisatge que s'hagin d'incorporar al planejament territorial aprovat definitivament s'han de tramitar i aprovar seguint el mateix procediment establert a l'article 17 del Decret 142/2005, de 12 de juliol, d'aprovació del reglament pel qual es regula el procediment d'elaboració, tramitació i aprovació dels plans territorials parcials.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

(06.255.087)

DECRET

344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Exposició de motius

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, significa un canvi de tendència en el model de mobilitat. Durant les últimes dècades el model de mobilitat s'ha basat en els vehicles automòbils com a mitjà principal. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat. A més, aporta la conveniència de lligar desenvolupament urbanístic i previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic. Aquesta Llei aporta un conjunt d'eines de seguiment i anàlisi, com ara els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, entre altres, que necessiten d'una concreció addicional per tal d'esdevenir completament operatius.

En concret, l'article 18 de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, determina que, com a mínim, els plans territorials d'equipaments o serveis, els plans directores, els plans d'ordenació municipal i els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament, hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada. Així mateix, la disposició transitòria segona de la mateixa Llei determi-

na que mentre no estiguin desplegats els plans de mobilitat urbana, els projectes urbanístics que comportin una inversió superior a 25 M euros no es podran aprovar si no inclouen un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Per desenvolupar adequadament aquesta previsió legal, aquest Decret determina quin és el contingut que han de tenir els diferents tipus d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada i en concreta la tramitació.

Aquesta regulació s'emmarca en un context social molt determinant: després d'un llarg període en el qual el disseny i la gestió del viari han tingut com a prioritats màxima el trànsit de vehicles automòbils, s'observa un inici de canvi de tendència de manera que les persones vianants i el transport col·lectiu comencen a estar presents. Aquest canvi en les prioritats juntament amb la consolidació de la bicicleta com a eina de mobilitat quotidiana han donat lloc a conceptes i situacions nous que fins ara no tenen reflex en la normativa i que requereixen d'un esforç normatiu que unifiqui criteris per tal de prendre en consideració les necessitats de totes les parts implicades.

D'altra banda, la distribució urbana de mercaderies és un dels usos importants del viari i les tendències del comerç, amb lliuraments a domicili, comerç electrònic, i altres fórmules anàlogues, fan preveure que s'incrementarà fortament en el futur proper. Per això, convé preveure en les noves implantacions unes condicions mínimes consistentes a delimitar zones del viari destinades a la distribució urbana de mercaderies, establir quins comerços han de disposar de molls de càrrega i descàrrega que els permetin fer aquestes operacions al seu interior, i establir un mínim de superfície comercial dedicada a magatzem amb la finalitat que les operacions de càrrega i descàrrega no es multipliquin.

No es pot obviar tampoc que la política d'aparcament de vehicles és una eina bàsica en la política de mobilitat. Per tant, es fa necessari que totes les noves promocions urbanístiques residencials prevegin un mínim de places d'aparcament per a automòbils, determinació que majoritàriament recullen els plans d'ordenació urbana però que el Decret generalitza, i introdueix la novetat de preveure també aparcaments per a bicicletes en aquells habitatges plurifamiliars de nova planta.

En les noves promocions urbanístiques de caire no residencial, com són les zones comercials, les industrials, les d'oci o les de serveis, el Decret no estableix cap mínim de places d'aparcament per a automòbils per tal de fer possibles promocions l'acces a les quals es basi en una mobilitat suportada per mitjans més sostenibles (marxa a peu, bicicleta i transport col·lectiu).

Pel que fa, en concret, als estudis d'avaluació de la mobilitat generada, el Decret en preveu dues categories:

- Els associats a la planificació, que formaran part del pla, tindran una base de càlcul basada en l'aplicació de ràtios i serviran per establir les xarxes de vianants, bicicletes i transport col·lectiu.
- Els associats a implantacions singulars, que hauran d'avaluar la mobilitat generada d'una manera acurada, preveure l'impacte en les xarxes de mobilitat (vianants, bicicletes, transport col·lectiu i automòbils) i establir les mesures

correctores corresponents. Durant els últims anys, aquests estudis han pres la forma d'estudis de trànsit en els quals solament es prenien en consideració l'impacte sobre la xarxa viària. La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i aquest Decret de desplegament, pretenen superar aquests estudis de trànsit, per tal que prenguin en consideració totes les xarxes de mobilitat i les noves implantacions no es basin en un accés majoritàriament pensat per a la utilització del vehicle privat.

Finalment, el Decret desenvolupa també la participació dels promotors en el finançament dels costos generals per l'increment de la mobilitat, en els termes establerts per la Llei de la mobilitat i la legislació urbanística.

En definitiva, aquest Decret pretén donar resposta a una realitat canviant en la gestió de la mobilitat, en la qual les xarxes per a vianants, bicicletes i transport col·lectiu incrementen el seu protagonisme en la satisfacció de les necessitats de mobilitat de la ciutadania, i en la qual també els valors de qualitat de vida, seguretat en els desplaçaments i sostenibilitat han d'estar cada dia més presents en el disseny i la gestió de la xarxa viària.

En conseqüència, d'acord amb el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, a proposta del conseller de Política Territorial i Obres Públiques i d'acord amb el Govern,

DECRET:

CAPÍTOL I Disposicions generals

Article 1 Objecte

L'objecte d'aquest Decret és determinar els instruments i projectes que han d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada; establir les directrius per a l'elaboració d'aquests, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació, així com concretar les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat.

Article 2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

2.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada avaluen l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i 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.

2.2 També valoren 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.

2.3 L'objectiu dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada és 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 complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Article 3

Àmbit d'aplicació

3.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, com a document independent, en els instruments d'ordenació territorial i urbanística següents:

a) Plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis.

b) Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable.

c) Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

3.2 No és obligatori realitzar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada en les figures de planejament urbanístic derivat dels municipis de població inferior a 5.000 habitants, excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal, en el següent supòsit:

1. Actuacions que suposin la implantació de nous usos residencials fins a un màxim de 250 habitatges.

2. Actuacions que suposin la implantació d'usos comercials o terciaris en sectors d'una superfície de fins a 1 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3. Actuacions que suposin la implantació d'usos industrials en sectors d'una superfície de fins a 5 ha, sempre que no suposin una implantació singular, d'acord amb l'article 3.3 d'aquest Decret.

3.3 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada també s'han d'incorporar en els projectes següents:

a) Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular.

b) Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular.

c) Projectes d'ampliació de les implantacions singulars existents.

3.4 Als efectes de l'apartat anterior, es consideren implantacions singulars:

a) Establiments comercials, individuals o col·lectius, amb superfície de venda superior a 5.000 m².

b) Edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m².

c) Instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones.

d) Clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits.

e) Centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes.

f) Edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones.

g) Altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000.

CAPÍTOL II

Elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació

4.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

a) 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.

b) L'amplada mínima dels carrers planificats coma xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com dels trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.

c) L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.

d) Els carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.

e) El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%.

En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.

La construcció d'escalas a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.

f) El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.

g) La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.

4.2 En l'elaboració dels estudis es poden proposar, en base a condicionants geomètrics, pel conjunt d'un àmbit i en coherència amb els sectors continguts o amb base a les característiques de l'entorn, paràmetres diferents als fixats en l'apartat anterior, sempre que es justifiqui que es compleixen els objectius de sostenibilitat de la mobilitat i la normativa d'accessibilitat.

Article 5

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos interurbans

5.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada que prevegin estacions de ferrocarrils no metropolitans i d'autobusos

interurbans s'ha de tenir en compte que l'emplaçament d'aquestes estacions s'ha d'establir, sempre que resulti possible, en una ubicació que compleixi els següents requeriments:

a) Que sigui propera a emplaçaments de polaritats centrals.

b) Que estigui ben comunicada, dotada d'accés viaris ràpids o d'infraestructures i/o elements afavoridors del transport públic, com carrils bus-taxi.

c) A prop d'estacions d'altres modes de transport, per facilitar la intermodalitat entre diferents sistemes de transport col·lectiu.

5.2 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte que a l'entorn de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans s'han de realitzar reserves d'espai per als usos següents:

a) Parades de vehicles de transport públic (autobusos urbans, taxis) i col·lectiu.

b) Aparcament per a bicicletes, d'acord amb els paràmetres fixats a l'annex 2 d'aquest Decret.

c) Aparcament, fora de les andanes, d'autobusos en espera. L'espai destinat a aquesta funció ha d'estar en funció del volum de serveis d'autobús i de la previsió futura.

d) Aparcament de vehicles privats a motor amb les proporcions mínimes establertes a l'annex 3 d'aquest Decret.

5.3 En l'elaboració dels estudis es pot proposar, en el cas d'estacions situades a les zones centrals de la població i ben comunicades per transport públic, la reducció de les reserves que s'indiquen en aquest article.

Article 6

Pautes per elaborar estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la càrrega i descàrrega de mercaderies

6.1 En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de tenir en compte, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, a l'interior de l'edifici o a terrenys edificables del mateix solar, llevat que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

6.2 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a projectes de grans o mitjans establiments comercials d'establiments comercials s'ha de tenir en compte que:

a) Han de disposar d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8 metres de càrrega integrat a la instal·lació o situat a terrenys edificables del mateix solar, en cas de superfície de venda superior a 1.300 m².

b) A partir d'aquesta superfície, pels següents 5.000 m² de superfície de venda, han de disposar d'un altre moll addicional de les mateixes característiques i un altre més per cada un dels següents 10.000 m².

6.3 En el cas d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a plans urbanístics s'ha de tenir en compte que, per aconseguir una distribució àgil i ordenada de les mercaderies a l'interior dels nuclis urbans, aquests contemplin les següents reserves de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a càrrega i descàrrega de mercaderies:

a) Ús comercial: 1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda o 1 plaça per cada 8 establiments.

b) Ús d'oficines: 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre.

SECCIÓ SEGONA

Avaluació de la mobilitat generada

Article 7

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatiu a equipaments o serveis han d'avaluar l'increment de mobilitat que representen les actuacions previstes en aquest pla en els seus àmbits territorials i la seva incidència sobre les xarxes generals de transport.

Article 8

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a planejament urbanístic

8.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat en el planejament. En cap cas es poden utilitzar valors inferiors als que es fixen a l'annex 1 d'aquest Decret.

8.2 L'avaluació de la mobilitat generada referent al planejament urbanístic ha de complir el següent:

a) Els viatges generats s'han de grafiar en un plànol a l'escala adient on s'identifiquin clarament els focus de major generació de viatges.

b) En el mateix plànol s'han de dibuixar: Les xarxes de transport col·lectiu d'infraestructura fixa (ferrocarril, metro, tramvia, autobús amb carril propi, funiculars, telefèrics, escalas mecàniques i estacions d'autobusos interurbans) existents en el moment de redacció del pla i les infraestructures de transport col·lectiu previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent, identificant les parades i estacions.

Les xarxes d'itineraris per a vianants i bicicletes existents en el moment de redacció del pla i les previstes

En el seu cas, els espais reservats per a les parades de transport col·lectiu de superfície i de taxis.

c) Aquest plànol ha de servir de base per l'establiment de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes, amb les característiques previstes als articles 15, 16 i 17 d'aquest Decret. Els punts de màxima generació de mobilitat han de quedar connectats per aquestes xarxes.

Article 9

Dades a considerar per avaluar l'increment de mobilitat generada referent a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars han de fer una estimació del nombre de desplaçaments que es preveu pot generar aquesta implantació, indicant la distribució temporal al llarg del dia

i, si s'escau, dies punta al llarg de l'any, tant pel que fa a entrades com a sortides.

Article 10

Indicadors de gènere

Per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'utilitzar indicadors de gènere quantitatius i qualitatius, que permetin l'estudi de la mobilitat de les dones i del seu accés al vehicle privat, a peu, en bicicleta i transport públic.

CAPÍTOL III

Contingut dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

SECCIÓ PRIMERA

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 11

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada que s'han d'incloure als plans territorials sectorials relatius a equipaments o serveis han de contenir la documentació següent:

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala adient.
- Incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes generals de transport.
- Proposta de possibles mesures correctores sobre la xarxa viària i els sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de mobilitat de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

Article 12

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin un canvi en la classificació del sòl, han de contenir la documentació següent:

- 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. Aquesta avaluació ha d'incorporar els indicadors de gènere als que es refereix l'article 10 d'aquest Decret per tal de garantir l'adequació del planejament de les polítiques de mobilitat a la diversitat d'activitats i necessitats d'organització de la vida quotidiana.
- 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.
- 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.
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17 re-

presentada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació, indicant les reserves per aparcaments de bicicletes en sòl públic.

- 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.
- 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.

Article 13

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

- Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000.
- Proposta de la 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.
- Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- 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 i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.

- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i d'aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.
- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.

- Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.
- Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

j) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

Article 14

Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada d'implantacions singulars han d'incloure, a més de l'establert en els apartats anteriors d'aquest article, si estan compreses en un planejament urbanístic subjecte a avaluació de la mobilitat generada, els aspectes següents:

- Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi.

- Descripció de les xarxes existents que incorpori les característiques de la xarxa viària, de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, de les infraestructures fixes de transport col·lectiu, de la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i de la xarxa d'itineraris per a bicicletes.

c) Dades sobre la mobilitat actual i sobre la prevista amb un horitzó de 10 anys, amb especificació de les dades del trànsit i nivells de servei de les diferents xarxes existents, expressades amb els valors següents:

Xarxa viària: intensitat mitjana diària dels itineraris principals, amb percentatge de vehicles pesants, i intensitat d'hora punta en feiner i cap de setmana. Anàlisi dels nivells de servei.

Xarxa ferroviària: nombre de trens i de viatgers per dia. Percentatge d'ocupació.

Xarxes de bicicletes i vianants: fluxos d'usuaris per dia i en hores punta. Detecció de problemes de capacitat puntuals.

Xarxa de transport públic i taxi: oferta, recorreguts, freqüències i viatgers/dia. Percentatge d'ocupació dels vehicles.

d) Càlcul de la mobilitat generada, d'acord amb el que estableix l'article 9.

e) Reserva d'espai per a les persones vianants al voltant de la implantació singular dimensionada a partir de la generació de viatges en hora punta per absorbir el trànsit de les persones vianants.

f) Distribució de la mobilitat generada: estimació de l'origen i destinació del trànsit generat per la implantació singular a partir d'estudis de mercat, enquestes o mecanismes similars.

g) Proposta de repartiment modal de la mobilitat generada entre els diferents sistemes de transport.

h) Proposta d'assignació de la mobilitat a les diferents xarxes: assignació conjunta de la mobilitat existent i de la mobilitat generada per la implantació singular a les diferents xarxes existents per a les hores punta de càlcul.

i) Proposta de millores a les xarxes i mesures correctores referents a:

Construcció de noves parades en sistemes d'infraestructura fixa i de transport públic de superfície i de taxis.

Previsió de noves línies de transport públic, perllongament o canvi de traçat de les existents.

Urbanització i/o ampliació d'itineraris per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície i per a bicicletes.

Millores en la xarxa viària, especialment pel que fa a la garantia de la capacitat i de la seguretat als accessos i en els vials.

Altres mesures correctores.

j) Comprovació del funcionament: cal descriure les capacitats de les diferents xarxes sense fer les millores i un cop dissenyades les millores i s'ha de verificar que les xarxes millorades podran absorbir raonablement la mobilitat generada per la implantació singular.

k) Funcionament de la distribució urbana de mercaderies: en el cas que s'escaigui, cal descriure el funcionament de les operacions de càrrega i descàrrega en relació amb la implantació singular.

l) Sistemes de control i informació de trànsit: en funció de les possibles afectacions a la capacitat de la xarxa viària, caldrà recollir les definicions d'infraestructures, canalitzacions i equipaments que garanteixin la informació (vídeo i dades) en temps real, dels fluxos i les incidències de trànsit als accessos cap al centre de control de trànsit competent de la xarxa viària afectada per la nova implantació.

m) Resum i conclusions: cal fer un resum de l'estudi de mobilitat generada, en termes fàcilment comprensibles, d'itineraris principals per a vianants, de transport col·lectiu, d'itineraris per a bicicletes i d'itineraris per a vehicles i la comparació entre els nivells de servei a les diferents xarxes abans i després de l'entrada en servei de la implantació singular.

n) Proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació, que incorpori l'establert a l'article 19.

SECCIÓ SEGONA

Xarxes d'itineraris

Article 15

La xarxa d'itineraris principals per a vianants

15.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article. Als efectes d'aquest Decret, s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

15.2 La xarxa d'itineraris principals per a vianants, a la qual s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

c) Mercats, zones i centres comercials.

d) Instal·lacions recreatives i esportives.

e) Espais lliures amb una forta freqüentació,

com zones verdes, parcs urbans, franja costanera i vores de rius.

f) Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

15.3 La xarxa d'itineraris principals per a vianants s'ha de definir en base a criteris que permetin evitar els accidents de trànsit. A aquests efectes:

a) Es consideren els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30, en aquest ordre, com a més idonis per establir els itineraris per a les persones vianants.

b) Els eixos en planta d'aquests itineraris han de tenir un traçat el més directe i natural possible i, en conseqüència, tant la reordenació de les cruïlles com la seva concepció han de tenir en compte aquest criteri.

c) En rambles i passejos centrals destinats a la circulació de les persones vianants, s'han d'evitar els canvis de trajectòria deguts a la manca de passos de vianants alineats amb l'eix principal de la circulació de les persones vianants.

15.4 Els itineraris principals per a vianants han de ser continus, formant una xarxa que, de manera complementària amb la resta de vores, doni una total accessibilitat al municipi per a les persones vianants. Si s'escau, aquesta xarxa s'ha de coordinar amb la dels municipis veïns.

15.5 Els itineraris principals per a vianants han d'estar coordinats amb els itineraris per a transport públic i col·lectiu.

15.6 Els itineraris principals per a vianants fora de població s'han de segregar i protegir adequadament quan transcorrin pel costat de la xarxa viària.

15.7 Tots els itineraris per vianants seran adaptats d'acord amb les normes d'accessibilitat urbanística previstes al Codi d'accessibilitat.

Article 16

Xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície

16.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu de superfície, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

16.2 La xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície, urbà i interurbà, s'ha de definir tenint en compte les línies d'autobús, de tramvies i d'altres sistemes de transport col·lectiu, existents i previstos en el moment de redacció del pla urbanístic. La xarxa també ha d'incorporar la previsió de carrils bus, la implantació de noves línies, el perllongament o el canvi de traçat de les existents.

16.3 Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2 i s'han de connectar amb la xarxa per a transport públic i col·lectiu de la resta del municipi i, si s'escau, dels municipis veïns.

16.4 En la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu, les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i s'han de situar de manera que la distància màxima d'accés mesurada sobre la xarxa de vianants sigui inferior a 750 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

16.5 L'espai destinat a parades per al transport col·lectiu i/o parades de taxi s'ha de confi-

gurar de manera que es respecti l'espai destinat als itineraris per a vianants i per a bicicletes i que es garanteixi la seguretat de les persones vianants i dels i de les ciclistes.

16.6 En carrers amb molt trànsit de vehicles que puguin dificultar la circulació del transport col·lectiu, s'han de preveure carrils bus-taxi a partir de 20 circulacions d'autobusos en l'hora punta o 120 circulacions diàries. En qualsevol cas, per freqüències inferiors, es farà l'estudi particular sobre la conveniència de la seva implantació.

Article 17

Xarxa d'itineraris per a bicicletes

17.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

17.2 La xarxa d'itineraris per a bicicletes han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i, com a mínim, amb els assenyalats a l'article 15.2.

17.3 Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.

17.4 La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.

17.5 Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.

17.6 Es poden preveure itineraris de bicicletes per carrers de zona 30 en cohabitació amb la resta dels vehicles.

Article 18

Xarxa bàsica per a vehicles

18.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, d'acord amb els criteris i requisits que s'estableixen en aquest article.

18.2 La xarxa bàsica per a vehicles prevista en els estudis d'avaluació de la mobilitat generada ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

18.3 La xarxa bàsica per a vehicles ha de ser contínua i, si s'escau, ha de procurar assegurar la continuïtat dels itineraris amb la dels municipis veïns.

SECCIÓ TERCERA

Contribució al finançament

Article 19

Finançament

19.1 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finan-

çament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les principals xarxes de vianants, de bicicletes, de circulació de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

19.2 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada també ha d'incorporar l'obligació de les persones propietàries de participar en els costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic mitjançant l'actualització a 10 anys del dèficit d'exploració del servei de transport públic de superfície en proporció a l'increment del nombre de línies o perllongament de les existents, amb els paràmetres de càlcul indicats a l'annex 4 d'aquest Decret. Les administracions han de vetllar perquè aquest finançament es destini a les administracions competents en matèria de transport segons l'àmbit territorial.

19.3 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar l'obligació de les persones promotores d'una implantació singular d'assumir, en els termes fixats per la legislació urbanística, i a més de l'expressat a l'article 19.2 d'aquest Decret, el cost de la urbanització de la perllongació de la xarxa de vehicles, la xarxa d'itineraris principals per a vianants, la xarxa d'itineraris de transport col·lectiu de superfície i la d'itineraris per a bicicletes des d'on estiguin urbanitzades fins a la implantació singular. Com a mínim s'ha de garantir la continuïtat de totes les xarxes fins els accessos als sistemes de transport d'infraestructura fixa i fins al centre del nucli urbà.

19.4 L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar la previsió que, en el cas que per satisfer el requeriment de distància màxima a l'accés d'una infraestructura fixa de transport col·lectiu calgui la construcció d'una nova estació, el cost de l'obra civil i de l'arranjament dels accessos amb l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda anirà a càrrec de les persones promotores de la implantació singular, en els termes previstos per la legislació urbanística.

CAPÍTOL IV

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Article 20

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en el planejament urbanístic

20.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada en els plans territorials sectorials d'equipaments o de serveis i en els plans urbanístics s'han d'incorporar al pla i tramitar i sotmetre a informació pública conjuntament amb aquest.

20.2 Simultàniament al tràmit d'informació pública, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.

Article 21

Tramitació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars

21.1 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada per implantacions singulars s'han de tramitar conjuntament amb el projecte, d'acord amb el procediment que en cada cas correspongui.

21.2 Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte.

21.3 Si l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la implantació singular ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla urbanístic corresponent, serà suficient la certificació emesa per l'administració competent per a l'aprovació de l'esmentat pla en la qual es faci constar que la mobilitat generada per la implantació singular ja ha estat objecte d'estudi durant la tramitació del Pla.

21.4 Correspon a l'autoritat territorial de la mobilitat l'emissió de l'informe sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

Article 22

Termini i efectes de l'informe sobre l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada

22.1 L'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'emetre en el termini d'un mes, transcorregut el qual, si no s'ha emès, es poden continuar les actuacions.

22.2 Les conclusions de l'informe de l'autoritat territorial de la mobilitat sobre l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'han de valorar i prendre en consideració per a l'aprovació definitiva dels plans o projectes corresponents o, si s'escau, per a l'autorització d'aquests. En el supòsit que no se segueixin les conclusions de l'informe, s'ha de justificar.

DISPOSICIONS ADDICIONALS

Primera

Les prescripcions que es contenen en aquest Decret que determinen característiques, reserves mínimes o d'altres paràmetres s'han d'entendre fixades sense perjudici que altres disposicions sectorials, especialment en matèria urbanística o de trànsit, puguin establir uns estàndards i paràmetres més exigents.

Segona

En el cas d'actuacions en sòl urbà no consolidat que suposin la transformació global d'un àmbit i la creació d'un nou teixit residencial, es prendran en consideració els paràmetres de planificació previstos en aquest Decret, sempre que prevegin nous usos residencials superiors a 250 habitatges.

Tercera

Aquest Decret és d'aplicació sense perjudici del que determina la normativa vigent sobre accessibilitat i sobre condicionants urbanístics i de protecció contra incendis en els edificis.

Quarta

Els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantaci-

ons singulars de municipis 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.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera

Les especificacions d'aquest Decret s'aplicaran als instruments de planejament que no hagin estat aprovats inicialment en la data d'entrada en vigor i als projectes d'implantacions singulars que no disposin de projecte visat en la data d'entrada en vigor.

Segona

Mentre no es constitueixin les autoritats territorials de la mobilitat a què fan referència els articles 20 i 21 d'aquest Decret, correspon emetre l'informe sobre els estudis d'avaluació de la mobilitat generada a la Secretaria per a la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

Barcelona, 19 de setembre de 2006

PASQUAL MARAGALL I MIRA

President de la Generalitat de Catalunya

JOAQUIM NADAL I FARRERAS

Conseller de Política Territorial i Obres Públiques

ANNEX 1

Viatges generats

En els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà el nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors:

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

ANNEX 2

Aparcament de bicicletes

S'estableixen les següents 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 d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

(06.261.091)

ANNEX 3

Aparcament de vehicles

S'estableixen les següents reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció
Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans	5 places/30 places ofertes de circulació	5 places/30 places ofertes de circulació

ANNEX 4

Dèficit d'explotació del transport públic de superfície

El càlcul del dèficit anual del transport públic de superfície es farà d'acord amb la següent fórmula:

$$D=365 \times r \times p \times 0,7$$

D=dèficit d'explotació del transport públic de superfície.

r=increment dels km totals de recorregut diàriament establint 6 circulacions mínimes a cada parada.

p=preu unitari del km recorregut.

El preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície en euros s'obindrà de la darrera publicació del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, amb l'aplicació de l'IPC corresponent fins a l'any en curs. Els valors per a l'any 2004 són els següents:

Preu unitari del km de recorregut pel transport públic de superfície (euros). Any 2004

	Ciutats grans (més de 500.000 habitants)	4,72
Transport urbà	Ciutats mitjanes (de 100.000 a 500.000 habitants)	3,41
	Ciutats petites (menys de 100.000 habitants)	2,63
Transport interurbà		1,98