

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

CONTINGUT

1	INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS	2
2	SITUACIÓ	4
3	MOBILITAT GENERADA I DISTRIBUCIÓ MODAL	5
3.1	Mobilitat generada segons usos actuals	5
3.2	Mobilitat generada segons usos proposats	5
3.3	Distribució modal dels desplaçaments	7
3.4	3.5 Distribució horària dels desplaçaments	8
4	LA MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT	9
4.1	Caracterització de la mobilitat actual i futura	9
4.2	Els accessos al PPU-01	10
5	LA MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. FERROCARRIL I AUTOBUS	15
5.1	Xarxa de transport públic. Oferta actual i nivell de servei	15
5.2	Propostes sobre la xarxa de transport públic	15
6	LA MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA	15
6.1	Oferta actual	15
6.2	Propostes per als itineraris a peu i en bicicleta	16
7	RESERVES D'APARCAMENT FORA DE LA VIA PÚBLICA	17
8	INDICADORS DE GENÈRE	17
9	PROPOSTES	18
10	FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA	18
11	CONCLUSIONS	18

1 INTRODUCCIÓ I ANTECEDENTS

El present Estudi s'emet en ocasió de la tramitació de la Modificació Puntual del POUM de Montmaneu, en l'àmbit del sector de sòl urbanitzable delimitat PPU-01 Plans de l'Hostal.

El present estudi es redacta d'acord amb el que s'estableix en els articles 70.7 i 66.1 del Decret Legislatiu 1/2010, de 3 d'agost, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'Urbanisme, i en l'article 85 del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el reglament de la Llei d'Urbanisme. Tanmateix, l'informe respecta el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, en compliment a la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, en el que segons l'apartat B del punt 3.1 de l'article 3, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada s'han d'incloure com a document independent quan es tracta de Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

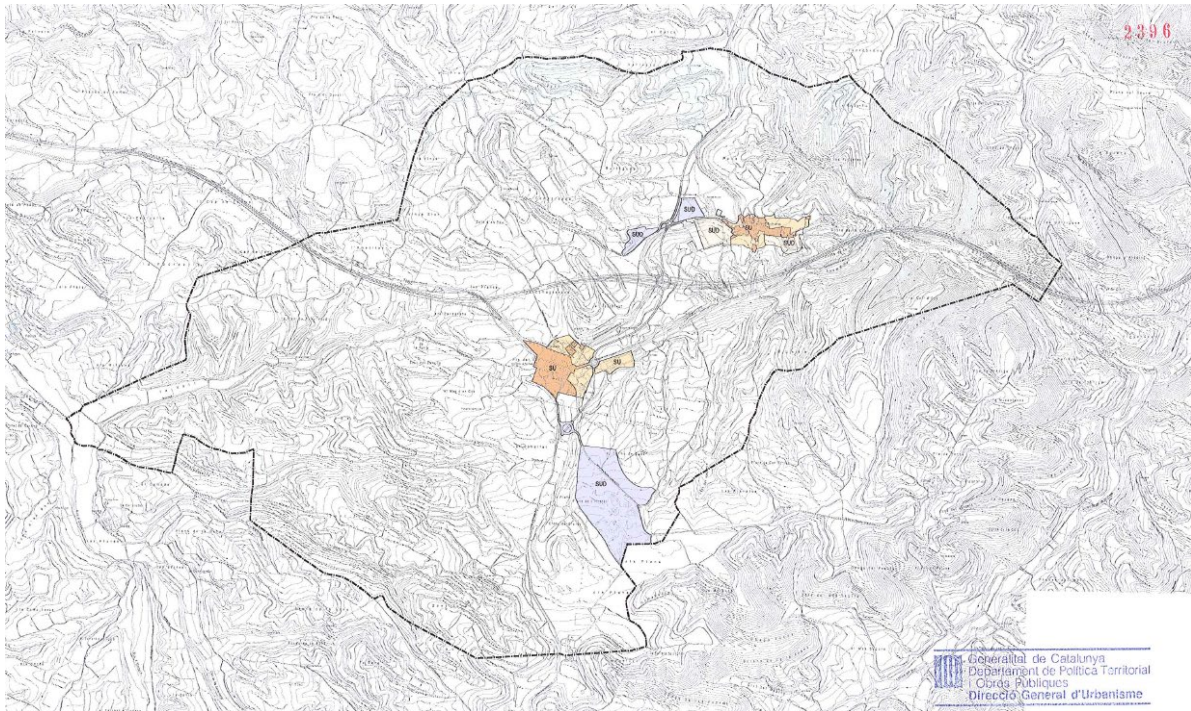
L'objectiu de l'estudi és comprovar el bon funcionament del sistema de mobilitat, així com una major sostenibilitat global, tant per al sector com per al seu entorn. Aquest document, per tant, estableix la comparació entre les necessitats actuals i futures de mobilitat generades per la modificació del planejament del sector i, cas que sigui necessari, proposarà mesures d'actuació específiques a assumir pel promotor.

Per a la mobilitat de les persones i les mercaderies al territori s'utilitzen diferents medis de transport, de vegades compatibles sobre un mateix espai sempre que es tinguin en consideració els requeriments específics de cadascun. Tots els medis de mobilitat són importants perquè es complementen entre sí i garanteixen l'accessibilitat als ciutadans. En aquest sentit, la feina realitzada en els darrers anys en el marc de la Llei de Mobilitat (2003) ha estat fonamental per tal de revertir l'enfocament tradicional centrat en el trànsit motoritzat per donar pas a l'anàlisi de cadascun dels modes de transport.

A tal efecte, l'enfocament amb què es planteja el present estudi busca potenciar totes les possibilitats de mobilitat mitjançant l'especialització de parts de l'espai públic urbà per als diferents modes, de forma que no interfereixin en el seu funcionament i es resolguin les incompatibilitats que poguessin sorgir entre ells. És aquest el sentit recollit pel concepte mobilitat sostenible.

El sector de sòl urbanitzable delimitat PPU-01 Plans de l'Hostal objecte d'aquest estudi té uns usos Terciari i Industrial.

La finalitat d'aquesta modificació és l'ajust dels paràmetres normatius previstos a les normes del POUM per a la zona industrial aïllada (clau 7) i la definició detallada del sector de sòl urbanitzable delimitat PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL sense la necessitat de tramitar el corresponent Pla Parcial per desenvolupar el sector, amb plena coherència amb els principis de desenvolupament sostenible establerts a la legislació urbanística.



El present estudi es realitza per analitzar l'estat de la mobilitat actual i les possibles intervencions necessàries que permetin la correcta implantació del nou ús sense crear afectacions a la infraestructura existent. És per això que es desenvoluparan els següents apartats:

- Determinar l'estat en que es troba la mobilitat actualment al sector d'estudi i al seu entorn immediat.
- Avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per la nova planificació 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.
- Definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada en l'àmbit d'estudi es caracteritzi per la màxima eficiència prioritzant l'ús dels modes de transport més sostenibles.
- Valorar 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/a per col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

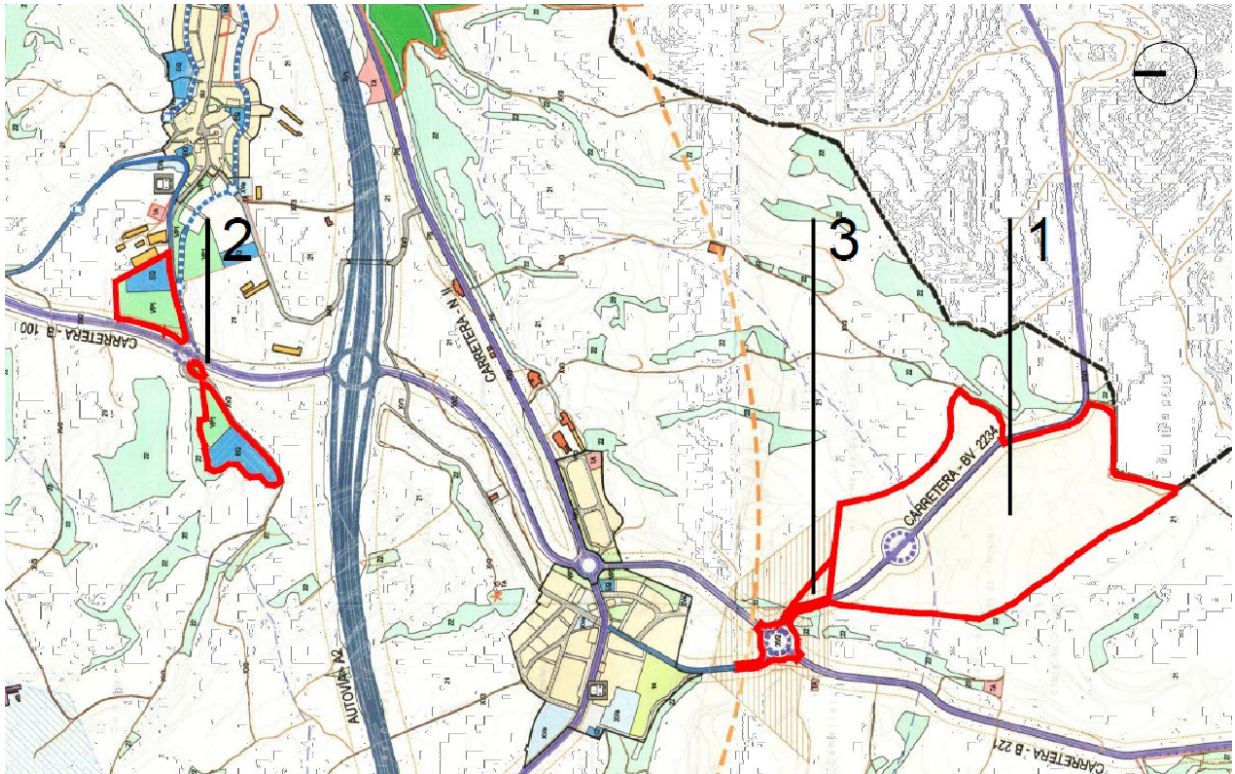
L'antecedent d'aquest estudi és l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM de Montmaneu, aprovat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de les Comarques Centrals en sessió del 28 de juliol de 2008.

De cara la mobilitat generada, les transformacions previstes no generen necessàriament increments de mobilitat, atès que el planejament ja permet que s'hi desenvolupin usos que similars, i amb intensitats anàlogues.

Així doncs, es considera la mateixa mobilitat generada que en l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada esmentat com a precedent. És però necessari, comparar la mobilitat futura amb la mobilitat actual a l'entorn de l'àmbit de la modificació.

2 SITUACIÓ

L'àmbit definit per la present Modificació puntual del POUM es tracta d'un sector físicament discontinu amb una superfície total de 292.092 m² que inclou el sector de sòl urbanitzable d'usos terciaris i industrials 1) i 2) i els sòls no urbanitzables qualificats de sol agrícola de valor (clau 21) inclosos a la zona de protecció del sistema ferroviari i altres serveis i infraestructures 3):



1) Terrenys situats al sud est de l'encreuament de la carretera B-221 de Santa Coloma de Queralt a la Panadella amb la carretera BV-2234 de la Panadella a Carbassí situats al sud del nucli de La Panadella, amb una superfície de 246.446 m² (a).

2) Terrenys situats a l'entrada del nucli de Montmaneu a banda i banda de l'encreuament de la carretera B-100 de Montmaneu a Sant Guim de Freixenet, amb una superfície de 40.924 m² (b), (8c) i (d).

3) Terrenys situats a l'est de la carretera BV-2234 de la Panadella a Carbassí, amb una superfície de 4.722 m².

De manera més precisa, es concentra la part dispositiva de l'estudi a la carretera BV-2234 de Montmaneu (ctra. B-221) a Carbassí, i la seva intersecció amb aquesta darrera, la carretera B-221 que va des de la rotonda d'intersecció entre enllaç entre la B-100 i la N-II fins a la C-37. La unió entre ambdues es situa al punt quilomètric 0+435 de la B-221.

El municipi de Montmaneu té una característica essencial que resideix en la dualitat Montmaneu-La Panadella. Aquests dos nuclis estan units mitjançant la carretera B-100, que creua l'Autovia A-2 a través d'una rotonda elevada. Tanmateix, l'autovia A-2, que substitueix a la N-II com a eix principal, uneix el municipi amb poblacions d'importància regional immediata com Cervera i Tàrraga a l'oest, o Igualada a l'est. D'altra banda, la carretera B-100 uneix Montmaneu amb Sant Guim de Freixenet al Nord, i la B-221 connecta amb Santa Coloma de Queralt al sud.

3 MOBILITAT GENERADA I DISTRIBUCIÓ MODAL

Aquest estudi d'avaluació de la mobilitat generada efectua una estimació dels viatges sorgits a partir del desenvolupament del sector PPU-01 i valora l'impacte sobre les xarxes de mobilitat existents segons les exigències del decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

La valoració quantitativa de les càrregues a les xarxes bàsiques es fa seguint les dades de mobilitat analitzades, els indicadors de generació de viatges proposats per la Generalitat de Catalunya i la comparació amb sectors de característiques similars. Alhora, es consideren les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner (EMEF) de 2018 a la província de Barcelona i l'enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ-06) a les comarques centrals.

3.1 Mobilitat generada segons usos actuals

El sector PPU-01 "Plans de l'Hostal" disposa 292.092 m² de sòl industrial al sector discontinu objecte d'estudi, amb fins a 123.569 m² de sostre màxim d'ús terciari i industrial.

Seguint els índex proposats pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en l'actualitat es generen 6.194 viatges/dia de mobilitat obligada.

Sostre m ²	Ús	Índex	Unitat	Viatges/dia
123.569	Industrial	5	5 viatges/100m ²	6.178

3.2 Mobilitat generada segons usos proposats

Al sector es proposa una transformació de la totalitat del sostre permès a sostre destinat a activitat logística. El Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, no compta amb estàndards de generació de viatges d'instal·lacions logístiques com la que es proposa al PPU-01, pel que cal utilitzar valors similars d'altres instal·lacions existents comparables. És el cas dels centres intermodals de mercaderies promoguts per CIMALSA, que utilitza les ràtios següents:

Ràtios de generació de vehicles pesants per cada 1.000 m² de sostre:

- Logístic: 2 vehicles / 1.000 m² sostre
- Industrial: 3,5 vehicles / 1.000 m² sostre
- Equipaments: 0,5 vehicles / 1.000 m² sostre

Ràtios de generació de furgonetes per cada 1.000 m² de sostre:

- Logístic: 0,5 vehicles / 1.000 m² sostre
- Industrial: 0,5 vehicles / 1.000 m² sostre
- Equipaments: 0,5 vehicles / 1.000 m² sostre

Ràtios de treballadors per cada 1.000 m² de sostre.

- Logístic: 4 treballadors / 1.000 m² sostre
- Industrial: 12 treballadors / 1.000 m² sostre
- Equipaments: 6 treballadors / 1.000 m² sostre

Tenint en compte que amb la modificació varia lleugerament el sostre edificable del sector PPU-01 "Plans de l'Hostal" doncs passa dels 288.076 m² als 286.215 m² de sòl industrial al sector discontinu objecte d'estudi, variant de 123.873 m² a 123.082 m² de sostre màxim d'us terciari i industrial.

Seguint els índex proposats pel Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, en l'actualitat es generen 6.178 viatges/dia de mobilitat obligada.

Sostre m ²	Ús	Índex	Unitat	Viatges/dia
123.569	Industrial	5	5 viatges/100m ²	6.178

Aplicant aquests valors obtenim la següent generació de viatges considerant un 100% de sostre logístic

Tipologia de vehicle	Viatges/Sostre logístic	Desplaçaments/dia
Camions	2 vehicles/1.000 m ² sostre	247
Furgonetes	0,5 vehicles/1.000 m ² sostre	62
Viatges de treballadors	4 vehicles/1.000 m ² sostre	494
TOTAL		803

Suposant un percentatge més conservador del repartiment de sostre, del 80% logístic, 20% industrial, la taula anterior resulta ser:

Tipologia de vehicle	Viatges/Sostre mixt 80-20	Desplaçaments/dia
Camions	2,3 vehicles/1.000 m ² sostre	284
Furgonetes	0,5 vehicles/1.000 m ² sostre	62

Viatges de treballadors	5,6 vehicles/1.000 m ² sostre	692
TOTAL		1.038

Finalment, fem una hipòtesi pessimista des del punt de vista de la càrrega de generació de viatges, amb un 50% de sostre industrial i un 50% logístic. Els nous valors són:

Tipologia de vehicle	Viatges/Sostre mixt 50-50	Desplaçaments/dia
Camions	2,8 vehicles/1.000 m ² sostre	346
Furgonetes	0,5 vehicles/1.000 m ² sostre	62
Viatges de treballadors	8,0 vehicles/1.000 m ² sostre	989
TOTAL		1.397

En tots tres casos, el valor obtingut és sensiblement inferior a l'anterior, que correspon a l'ús que es modifica. Als efectes del present estudi, s'utilitzarà el valor pessimista, de 1.397 desplaçaments diaris, dels quals 346 en camió, 62 en furgoneta i 989 pels treballadors.

Especial atenció es prestarà en l'apartat següent a la distribució modal dels desplaçaments del treballadors.

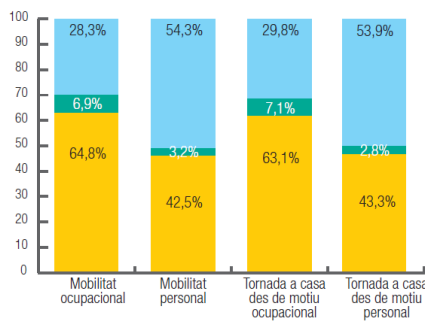
3.3 Distribució modal dels desplaçaments

Segons la diagnosi de la EMQ-06 per a les comarques centrals, es considera la següent distribució modal en dia feiner:

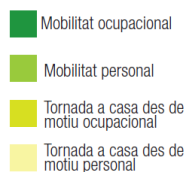
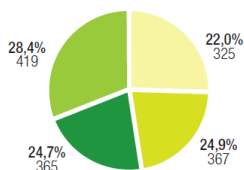
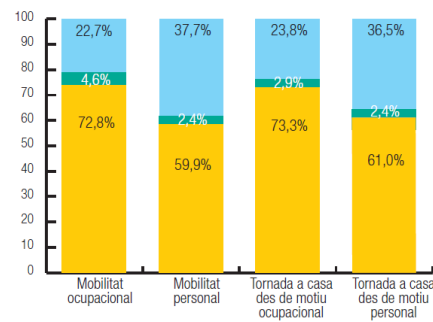
Mode de transport - DIA FEINER					
Vehicle privat		Modes actius		Transport públic	
Cotxe	47,50%	a Peu	44,10%	Bus	1,90%
Moto	1,60%	En bicicleta	0,50%	Modes ferroviaris	1,80%
Altres	1,10%			Altres	1,50%
TOTAL	50,20%	TOTAL	44,60%	TOTAL	5,20%

Diferenciant entre mobilitat obligada i personal, tenim el següent (Font EMQ-06):

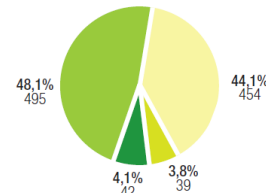
FEINER



DISSABTE I FESTIU



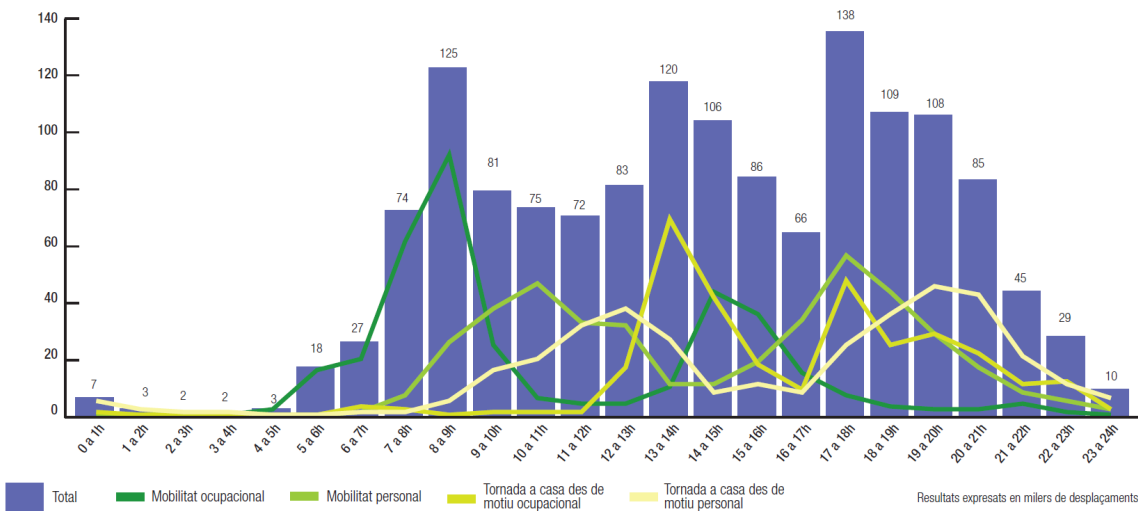
Resultats expressats en milers de desplaçaments



3.4 3.5 Distribució horària dels desplaçaments

En quant a la distribució horària, segons la mateixa enquesta (EMQ 2006) en dia feiner es presenten dos puntes ben definides, matí de 8:00 a 9:00 i tarda, de 17:00 a 18:00, i una punta menor a migdia, de 13:00 a 14:00:

FEINER



Distribució horària dels desplaçaments segons el tipus de dia (EMQ 2006)

4 LA MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT

4.1 Caracterització de la mobilitat actual i futura

Per tal de caracteritzar la mobilitat actual en vehicle privat, es compta amb els aforaments de les carreteres B-221 i BV-2234. Els volums de circulació actuals són els següents:

Via	Font	IMD total	% pesants
B-221	Pla d'aforaments de la Generalitat - 2015	2.059	5,70%
BV-2234	Aforament Diputació de Barcelona - 2011	91	5,45%

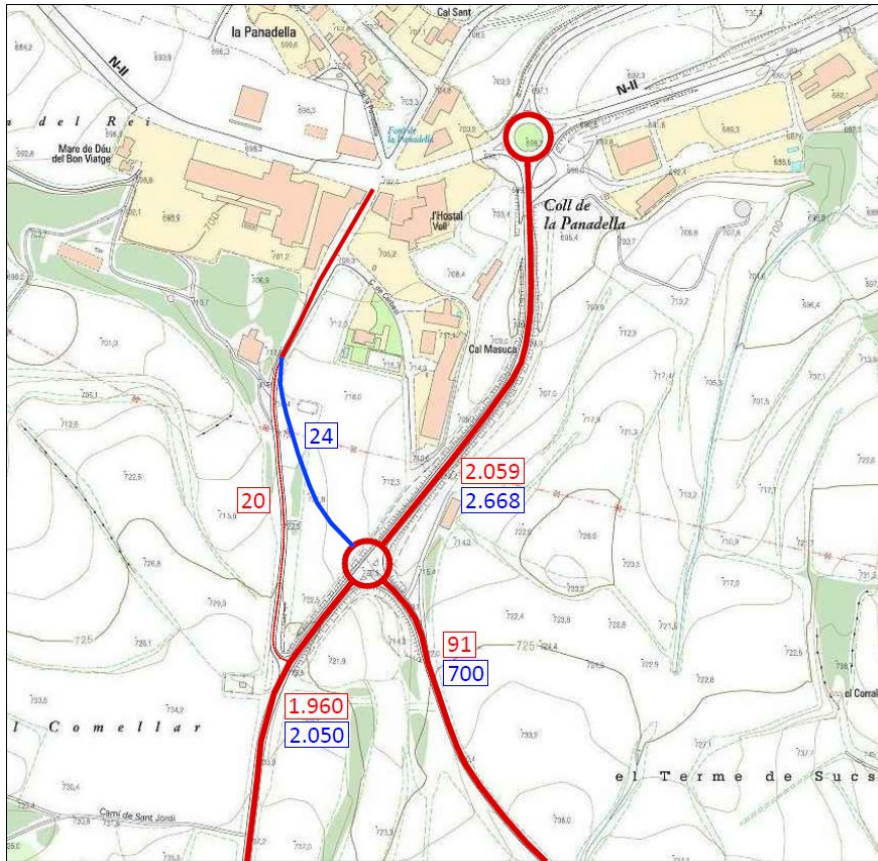
Els desplaçaments en vehicle privat que provocarà la implantació del PPU-01 seran els següents:

Vehicles diaris nous	Hipòtesi pessimista	
Camions	173	2 viatges = 1 entrada + 1 sortida
Furgonetes	31	
Cotxes	405	ocupació 1,22 / vehicle
TOTAL	609	Vehicles/dia

S'observa que els valors actuals per la BV-2234 són sensiblement inferiors als previstos. El total de desplaçaments actuals és de 91 vehicles al dia, mentre que amb el nou desenvolupament se n'afegiran 609, amb el que s'assoliran els 700 vehicles/dia; aquesta nova IMD representa incrementar l'actual en gairebé un 670%, però el valor es manté dins de l'ordre de magnitud d'un nivell de servei molt correcte per a una carretera.

En quant a la B-221, l'increment representa un 22,8%, i també es manté en un rang de nivell de servei molt correcte, amb una IMD futura de 2.668 vehicles/dia en sentit N-II/A-2.

Amb hores punta de l'ordre de l'11% de la IMD, els volums horaris màxims o Intensitat en Hora Punta (IHP) seran els que mostra el gràfic següent, on es mostren comparativament les situacions previstes pel POUM vigent abans i després del desenvolupament:

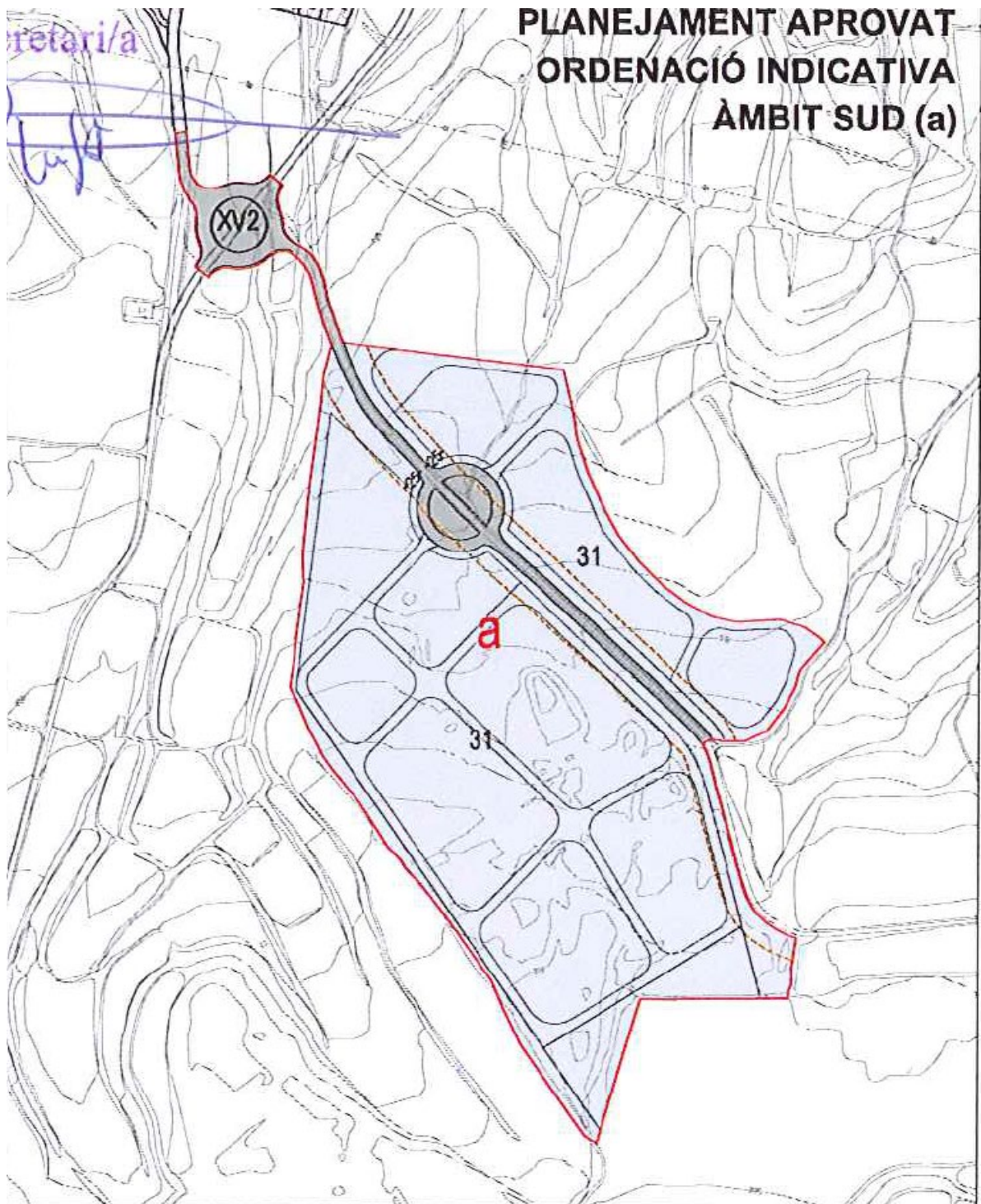


4.2 Els accessos al PPU-01

La fitxa del PPU-01 "Plans de l'Horta" preveu una rotonda a la intersecció de les carreteres B-100, B-221 i BV-2234. És des d'aquesta última que es donarà accés a la implantació de l'activitat. És a través de les dues altres que es connectarà amb la N-II i la A-2, origen i destí de la pràctica totalitat del trànsit de mercaderies i treballadors que es generarà.

D'altra banda, el sector es desenvolupa a banda i banda de la BV-2234, pel que també preveu una rotonda central, que doni accés a les parcel·les. Aquesta configuració no és massa eficient, ja que concentra els moviments en la pròpia carretera. D'altra banda, l'ordenació divideix el sector en dos i, per la finalitat industrial, és millor disposar de grans superfícies i evita dividir el sostre.

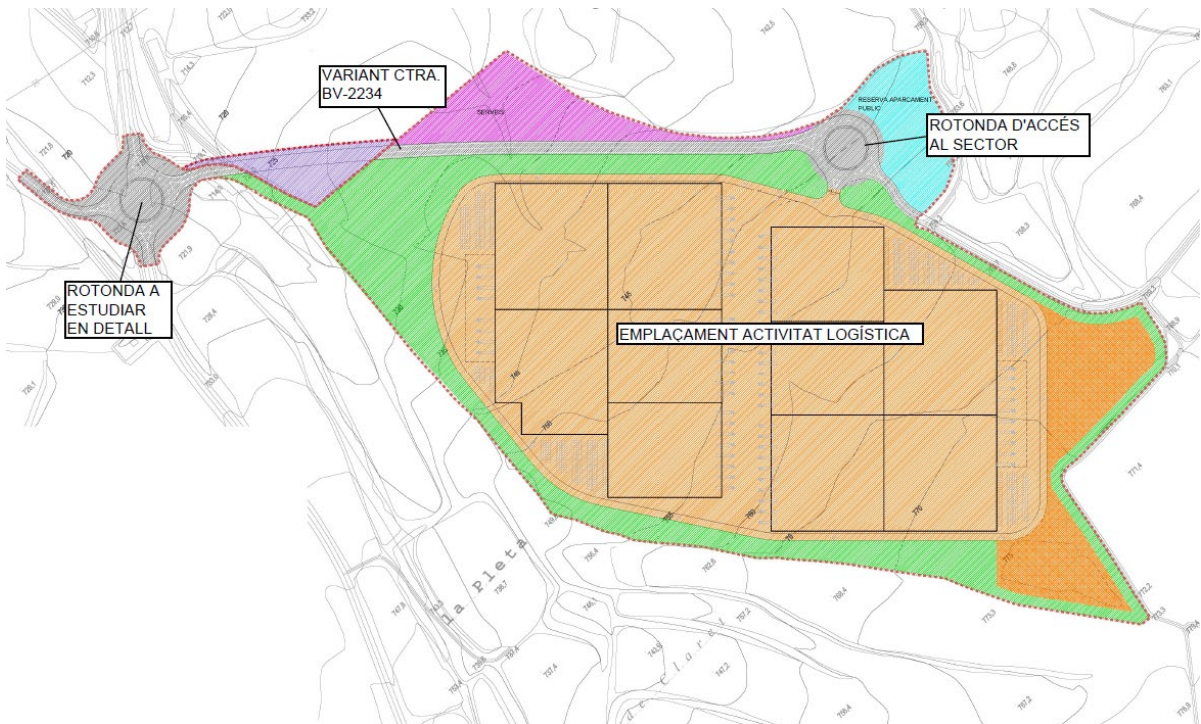
Per tant, es considera agrupar el sòl privat on es desenvoluparà l'activitat industrial, i reunir els accessos en un únic punt a un sol marge de la BV-2234. Així, totes les maniobres internes es produiran a l'interior del sòl privat, evitant interferències amb la via.



Fitxa del POUM vigent

L'opció d'ordenació que es proposa passa per modificar el traçat de la BV-2234 cap al nord, alliberant la major part de l'àmbit al seu marge dret (a l'oest de la carretera), i disposar tot l'aprofitament junt.

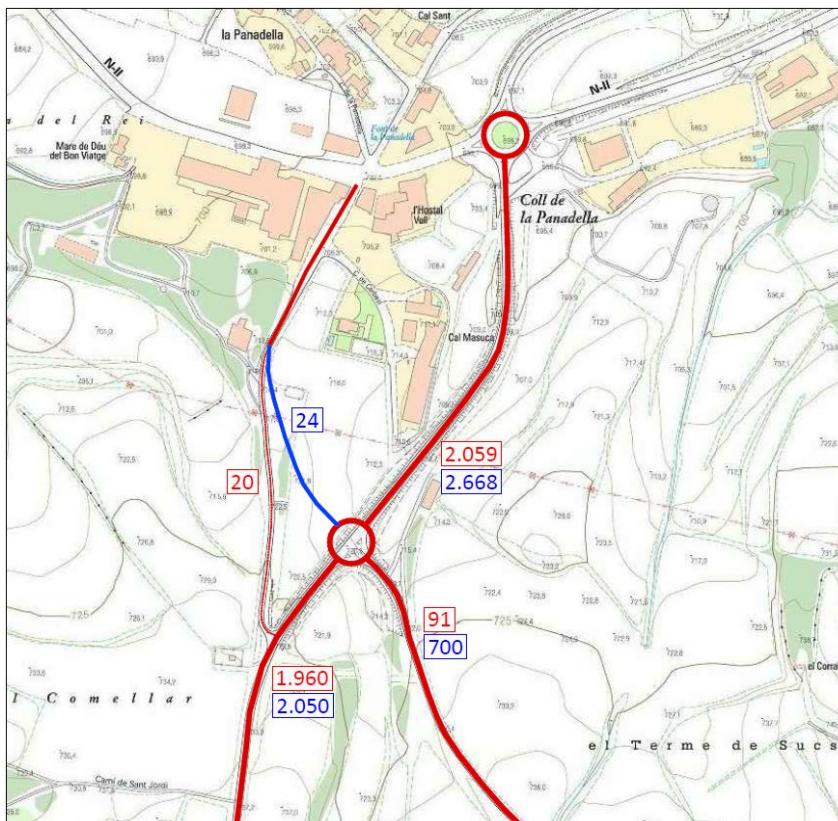
En aquesta situació, els moviments predominants seran tots ells cap a la intersecció amb la B-221, és a dir, direcció A-2 i N-II, al nord-oest.



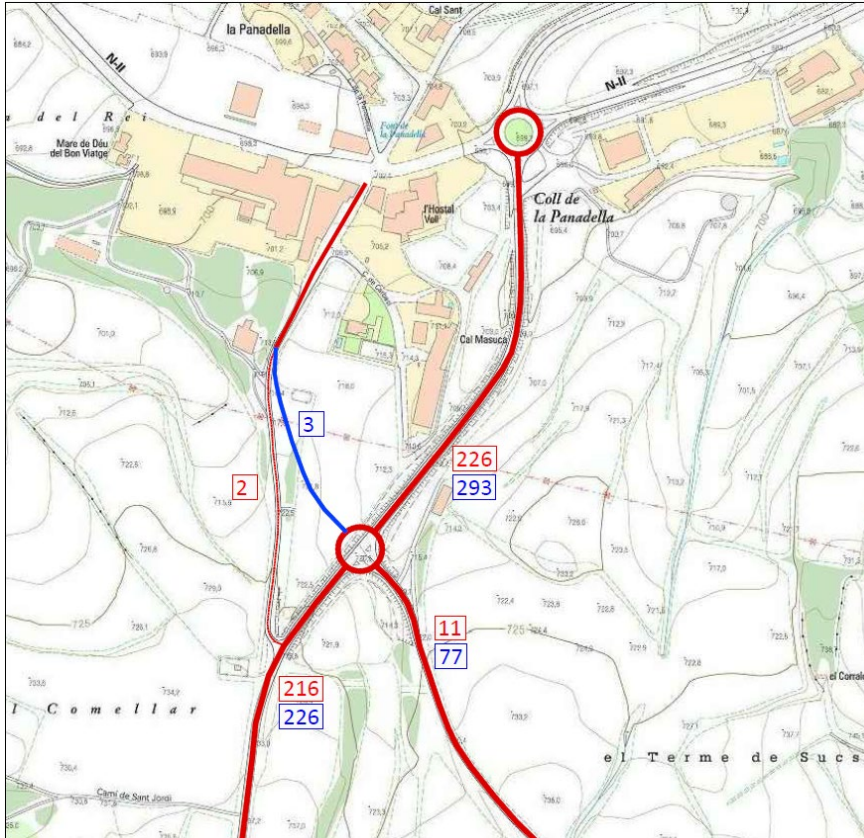
Proposta de modificació de l'organització de l'àmbit sud del PPU-01

Pèl que fa a la intersecció de la BV-2234 i la B-221, cal veure quins nivells de trànsit futur hi confluiran. La rotonda que proposa la fitxa de manera indicativa, reuneix la BV-2234 i l'accés a la Panadella des de la B-221 en un únic punt, a sobre aquesta.

La solució, tipològicament és correcta, però requereix major informació per a la seva validació funcional. En efecte, les IMD futures serien les que es mostren:



En intensitats màximes horàries tenim:



Tots els nivells de servei, actuals i futurs són A o B.

Observant les intensitats màximes horàries de la BV-2234 i B-221 futures, tenim 77 i 293 vehicles en hora punta. En quant a les IMD, cal comparar 700 amb 2.668. això és una relació pràcticament de 1 a 4.

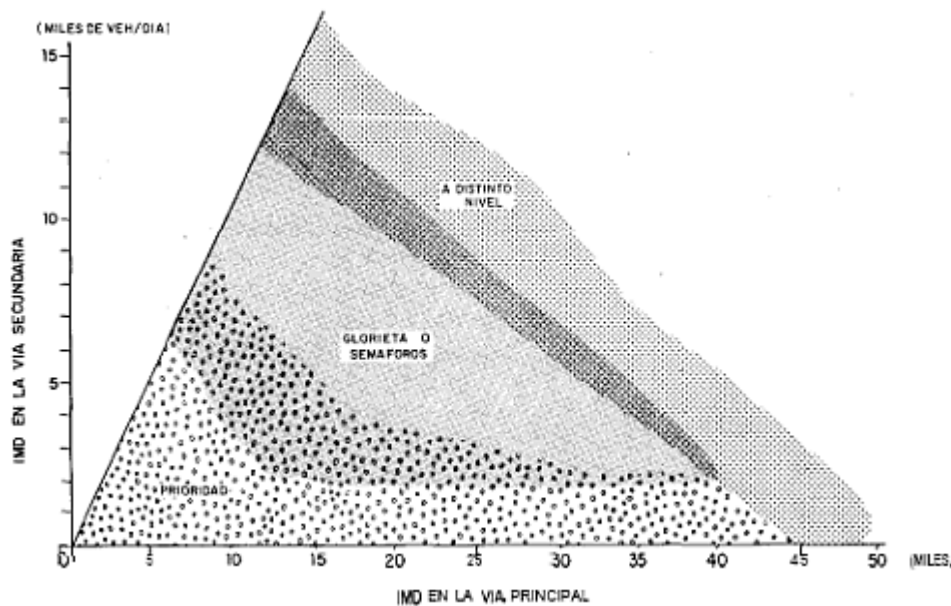
El nombre de desplaçaments en vehicle privat s'estima en 609 vehicles/dia en la hipòtesi més pessimista. D'aquests 609 vehicles/dia, 173 serien vehicles pesants (camions). Amb els volums de trànsit estimats en la hipòtesi més desfavorable, pel cas d'una implantació de tipus logístic.

D'acord amb la gràfica adjunta extreta del manual de recomanacions sobre gloriets del MOPU (1989) ens situem en una zona on es recomana clarament el funcionament per prioritat en el gir. Això fa poc eficient la utilització de la rotonda, pel que se'n desaconsellaria la seva previsió, i es recomanaria una intersecció en "T".

Donades les circumstàncies de que bona part dels vehicles que utilitzaran aquest encreuament seran vehicles pesats, l'existència de girs a l'esquerra en pujada amb carril d'espera, i incorporacions a una via més ràpida i en baixada des de la BV-2234 a la B-221, i el fet de que s'incorpori a aquest creuament la carretera B-100 provinent de la Panadella pel costat oposat a l'arribada de la carretera de Carbassí BV-2234 a la carretera B-221, es considera una bona opció la construcció d'una rotonda tot i el que s'ha explicat al paràgraf anterior.

Pel que fa a l'accés al sòl privat, és a dir, a la plataforma de la parcel.la on hi haurà l'activitat industrial i logística des de la carretera BV-2234 a Carbassí, aquest s'ha plantejat al punt on coincideixen aproximadament les cotes de la carretera i la futura plataforma.

En el cas de la solució de l'accés a la parcel.la privada des de la carretera de Carbassí B-2234, l'increment de la IMD és de 91 a 700 i d'10 a 77 en intensitats màximes horàries. Donat que els nous viatges generats es desviaran cap a l'accés a la parcel.la privada, les IMD's i intensitats màximes horàries a l'encreuament entre l'accés i la carretera cap a Carbassí, seran de l'ordre d'1 a 6.



Tipus d'intersecció recomanada segons la IMD.

Tot i que per intensitats de trànsit s'hauria de definir un accés en T amb prioritat a l'accés a la parcel.la privada, donat que és un accés des d'aquesta carretera la prioritat seria per als que circulen per la carretera BV-2234. Tenint en compte que apareix en aquell punt també l'accés a un nou aparcament públic, i el fet de que els vehicles que han d'incorporar-se a la carretera des del sector són vehicles pesats amb l'aggravant de que els vehicles que circulen per la carretera BV-2234 ho fan per una carretera amb molt poc trànsit, cosa que pot implicar fer-ho a certa velocitat, es defineix la construcció d'una rotonda per mirar de pacificar els accessos i passos dels vehicles pel mateix a més de millorar l'accés a l'aparcament públic evitant girs a l'esquerra i creuaments de carretera.

Ambdues rotondes es defineixen amb un diàmetre exterior de 60 m.

La nova variant de la carretera BV-2234 a Carbassí es planteja en plataforma de 12m des de la carretera B-211 fins a la rotonda d'accés a la parcel.la privada, i amb plataforma de 7m amb cunetes d'1,2m a ambdós costats des de la rotonda d'accés a la parcel.la privada fins a l'entroncament amb la carretera actual.

5 LA MOBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC. FERROCARRIL I AUTOBUS

5.1 Xarxa de transport públic. Oferta actual i nivell de servei.

L'oferta de transport públic en l'entorn és pràcticament nul·la. No hi ha servei autobús urbà, i hi ha dues companyies que donen servei interurbà: Hispano Igualadina (MONBUS) i Alsina Graells (ALSA).

Hispano Igualadina ofereix dues expedicions al dia i per sentit entre Barcelona i Guissona, amb parada a la Panadella. En cap de setmana hi ha una única expedició.

Alsina Graells (ALSA), ofereix quatre expedicions diàries els dies feiners amb parada a la Panadella, en la línia de Barcelona a Lleida, anada i tornada. Ofereix també 4 expedicions direcció Cervera a demanda els dies feiners i 5 direcció Bellmunt. De totes elles només un en període no lectiu.

També ofereix dos serveis entre Sant Guim de Freixenet i Bellmunt direcció Bellmunt sota demanda els dies feiners i un d'ells només en calendari escolar i 3 en direcció Sant Guim de Freixenet, un d'ells només en calendari escolar.

I un servei per sentit els dies feiners i a demanda Cervera-Santa Coloma de Queralt-Cervera.

5.2 Propostes sobre la xarxa de transport públic

Donat que l'àmbit es situa prou proper a parades, no s'aconsella la modificació de cap element de la xarxa de transport públic.

Caldrà adequar l'accessibilitat a les parades d'autobús entre la Panadella i el PPU-01.

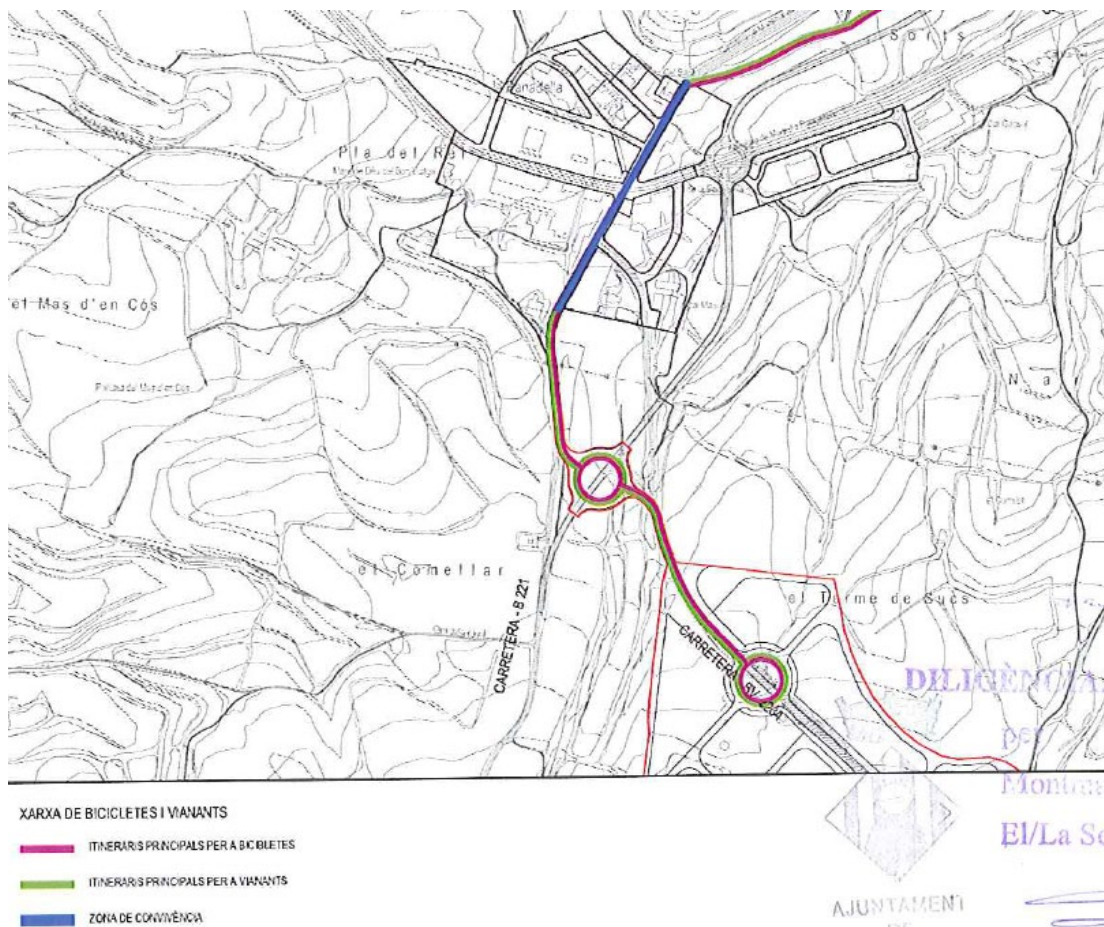
6 LA MOBILITAT A PEU I EN BICICLETA

6.1 Oferta actual

Els desplaçaments en bicicleta són molt escassos, i atesa la generació potencial de viatgers en aquest mode, o altres modes de mobilitat activa, caldrà compartir l'itinerari entre la Panadella i el PPU-01 amb la bicicleta.

Hi ha una xarxa de camins prou densa com per permetre itineraris segurs entre la Panadella, el nucli de Montmaneu i el PPU-01, tot i que caldrà garantir el creuament segur de les carreteres que no disposen de creuaments a diferent nivell.

6.2 Propostes per als itineraris a peu i en bicicleta



Xarxa de bicicletes i vianants segons EAMG del POUM

Segons el POUM i segons el seu Estudi de Mobilitat Generada, al nucli de la Panadella proposa que l'itinerari bàsic de vianants i bicicletes sigui el format per les antigues traçes de les carreteres B-100 i B-221. Tenint en compte que es tracta de sòl urbà consolidat, i en no poder complir els requeriments del decret es proposa la creació d'una zona pacificada on els vianants i les bicicletes tinguin preferència respecte del vehicle privat.

En aquest sentit, es planteja que el tram de carretera B-100 a modificar per a entroncar a la nova rotonda d'encreuament d'aquesta carretera amb la B-221 i la BV-2234 contempli aquesta pacificació del trànsit per a que hi puguin conviure els vehicles a motor amb els vianants i les bicicletes.

Es plantejarà un pas de vianants i bicicletes a la carretera B-221 a tocar de la rotonda i envoltant-la, anirà paral·lel al nou traçat de la BV-2234 vorejant la zona verda fins la rotonda d'accés a la parcel·la privada.

7 RESERVES D'APARCAMENT FORA DE LA VIA PÚBLICA

Segons el decret 344/2006 de regulació dels estudis de mobilitat generada, es requereix únicament places d'aparcament en aquelles zones de caire residencial o pròximes a estacions de ferrocarril o autobús interurbà, doncs considera que per la resta d'usos convé donar prioritat a les polítiques de transport col·lectiu i per tant no facilitar l'accés en vehicle privat.

En el cas del PPU-01 caldrà preveure espai per a l'estacionament de cotxes en nombre suficient. Atesa la dimensió de l'àmbit, es planteja la reserva d'un espai per a uns 200 vehicles.

8 INDICADORS DE GÈNERE

La ubicació de sostre d'ús logístic i industrial en una posició aïllada del nucli urbà que proposa la modificació de PGM, i la distribució modal general, no crearà efectes sobre la mobilitat en qüestió de gènere.

L'ús de la mobilitat presenta poques diferències per gènere, especialment en dia feiner, que és el que aplica al cas del polígon logístic.

Caldrà que el projecte d'urbanització vetlli per dotar d'itineraris segurs, il·luminats als punts singulars i ben senyalitzats per als modes de mobilitat activa, on les dones són clarament usuàries en major mesura front als homes.

MOBILITAT SEGONS GÈNERE

GÈNERE	FEINER								MITJANA DESPLAÇAMENTS
	NO MOTORITZAT	TRANSPORT PÚBLIC	TRANSPORT PRIVAT	TOTAL	MOBILITAT OCUPACIONAL	MOBILITAT PERSONAL	TORNADA A CASA	TOTAL	
HOME	39,2%	12,2%	48,6%	100%	28,7%	25,7%	45,6%	100%	3,37
DONA	50,9%	16,3%	32,7%	100%	20,6%	33,9%	45,4%	100%	3,39
TOTAL	45,1%	14,3%	40,6%	100%	24,6%	29,9%	45,5%	100%	3,41

GÈNERE	DISSABTE I FESTIU								MITJANA DESPLAÇAMENTS
	NO MOTORITZAT	TRANSPORT PÚBLIC	TRANSPORT PRIVAT	TOTAL	MOBILITAT OCUPACIONAL	MOBILITAT PERSONAL	TORNADA A CASA	TOTAL	
HOME	40,5%	7,3%	52,2%	100%	4,6%	48,0%	47,4%	100%	2,51
DONA	44,8%	9,6%	45,6%	100%	3,5%	49,3%	47,1%	100%	2,24
TOTAL	42,6%	8,4%	49,1%	100%	4,1%	48,7%	47,3%	100%	2,39

Mobilitat per edat, mode i gènere. Font: EMEQ 2006, àmbit Catalunya

9 PROPOSTES

En tractar-se el contingut i objectiu del present document d'un Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada d'una Modificació Puntual de Pla General, és preceptiu concretar les mesures correctores i formular propostes de millora. Aquestes propostes, que es dedueixen de les explicacions i determinacions del document, seran incorporades durant el desenvolupament del projecte d'urbanització, i hauran de ser tingudes en compte en l'eventual desenvolupament d'EAMGs vinculats a projectes d'implantació singulars posteriors.

En resum les propostes a implantar en conseqüència de l'exposat en el present Estudi són les següents (consultar el plànol **M.6. Propostes a implantar per a la millora de la mobilitat**):

- Senyalització dels itineraris dels modes de mobilitat activa
- La dotació d'estacionament per a vehicles privats en l'interior dels plans
- La dotació d'un estacionament públic
- La formació d'itineraris segurs i accessibles als punts de connexió amb el transport públic col·lectiu
- La dotació d'estacionaments equipats per a bicicletes

10 FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA

Vistes les mesures a adoptar per a tenir en consideració la inclusió de les mesures derivades de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM de Montmaneu, en l'àmbit del sector de sòl urbanitzable delimitat PPU-01 Plans de l'Hostal, s'observa que totes elles han de ser incloses al projecte d'urbanització que es desenvolupa.

L'única excepció és la implantació del punt de recàrrega per a vehicles elèctrics, que es pressuposta en 15.000 €.

11 CONCLUSIONS

Atès tot l'exposat anteriorment, pel que fa a la mobilitat generada per la Modificació Puntual per l'ajust dels paràmetres normatius previstos a les normes del POUM per a la zona industrial aïllada (clau 7) i la definició detallada del sector de sòl urbanitzable delimitat PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL del POUM de Montmaneu, es conclou:

- La modificació puntual manté els aprofitaments i usos de les fitxes vigents, pel que l'impacte sobre la mobilitat és reduït, gairebé inexistent.
- L'estudi d'implantació d'una activitat logística demostra que la mobilitat generada al PPU-01 estarà per sota de la esperable en activitats industrials més generalistes.

- Pel que fa als altres modes de transport, ja sigui la mobilitat activa com el transport públic, hauran de tenir en compte la nova implantació, ja que en trobar-se allunyada del nucli urbà es plantegen solucions de connexió amb els nuclis existents, especialment la Panadella, utilitzant la xarxa de camins existents.

A la vista dels resultats obtinguts de la generació de desplaçaments, el desenvolupament del present pla parcial urbanístic amb els paràmetres urbanístics de la proposta no ha de representar cap modificació significativa sobre la mobilitat.

Barcelona, juny de 2021

Josep Pinós i Alsedà
Enginyer de Camins, Canals i Ports

Francesc Vidal i Roig
Enginyer de Camins, Canals i Ports

APÈNDIX

INFORMACIÓ SOBRE LES LÍNIES DE BUS DEL SECTOR



Tel. 902.29.29.00
www.igualadina.net



GUISSONA - BARCELONA

Guisona	Torrefeta	Tarroja	Sedó (Crullia)	Prenyana	Castellnou	Cervera	Vergós	Sant Pere Arqueles	Hostalets de Cervera	La Panadella	La Quinta Forca	Porqueres	Santa Maria del Camí	Cubells	Jorba	Sant Genís	Igualada	Castellolí	El Bruc	Collbató - Font del codol	Esparguera	Abrera - Pl. Rebató	Hosp. Psiquiàtric	Barcelona MCristina	Barcelona Sant	
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS excepte Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																										
6.45	6.47	6.49	6.49	6.50	6.53	7.00	7.05	7.07	7.09	7.13	7.15	7.17	7.19	-	7.25	7.27	7.38	-	-	-	-	-	-	-	09.05	09.15
13.45	13.48	13.52	13.53	13.55	13.57	14.00	14.05	14.07	14.09	14.13	14.15	14.17	14.19	-	14.25	14.27	14.37	15.08	15.15	15.20	15.25	15.35	-	-	16.05	-
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																										
6.45	6.47	6.49	6.49	6.50	6.53	6.55	7.00	7.05	7.10	7.15	7.20	7.22	7.25	7.30	7.35	7.37	08.00	-	-	-	-	-	-	-	09.05	09.15
16.00	16.02	16.04	16.04	16.05	16.06	16.08	16.11	16.14	16.17	16.20	16.24	16.26	16.29	16.33	16.37	16.40	17.00	17.08	17.15	17.20	17.25	17.35	17.55	18.05	-	-
DISSABTES FEINERS Tot l'Any.																										
7.00	7.02	7.04	7.04	7.05	7.08	7.10	7.15	7.20	7.23	7.28	7.33	7.35	7.38	7.43	7.48	7.50	8.00	8.08	-	8.20	8.25	8.35	-	9.05	9.40	
DIUMENGES I FESTIUS Tot l'Any EXCEPTE L'1 de Gener, Divendres Sant i 25 de Desembre																										
16.15	16.17	16.19	16.19	16.20	16.23	16.25	16.28	16.33	16.38	16.41	16.46	16.48	16.51	16.54	16.57	16.59	17.15	17.23	17.30	17.35	17.40	17.50	17.55	18.20	-	-

BARCELONA - GUISSONA

Barcelona Sant	Barcelona MCristina	Hosp. Psiquiàtric	Abrera - Pl. Rebató	Esparguera	Collbató - Font del codol	El Bruc	Castellolí	Igualada	Sant Genís	Jorba	Cubells	Santa Maria del Camí	Porqueres	La Quinta Forca	La Panadella	Hostalets de Cervera	Sant Pere Arqueles	Vergós	Cervera	Castellnou	Prenyana	Sedó (Crullia)	Tarroja	Torrefeta	Guisona
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS excepte Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																									
10.10	10.20	-	10.45	10.50	10.55	11.01	11.07	11.30	11.37	11.39	11.42	11.47	11.49	11.51	11.55	12.00	12.05	12.09	12.14	12.22	12.25	12.25	12.26	12.28	12.30
-	16.20	-	16.45	16.50	16.55	17.01	17.07	17.30	17.37	17.39	17.42	17.47	17.49	17.51	17.55	18.00	18.05	18.09	18.14	18.22	18.25	18.25	18.26	18.28	18.30
DE DILLUNS A DIVENDRES FEINERS Agost, Nadal (del 26/12 al 31/12) i Dijous Sant.																									
12.05	12.15	-	12.40	12.45	12.50	12.56	13.02	13.25	13.32	13.34	13.37	13.42	13.44	13.46	13.50	13.55	14.00	14.04	14.09	14.17	14.20	14.20	14.21	14.23	14.25
-	18.30	-	18.55	19.00	19.05	19.11	19.17	19.40	19.47	19.49	19.52	19.57	19.59	20.01	20.05	20.10	20.15	20.19	20.24	20.32	20.35	20.35	20.36	20.38	20.40
DISSABTES FEINERS Tot l'Any.																									
10.10	10.20	-	10.45	10.50	10.55	11.01	11.07	11.30	11.37	11.39	11.42	11.47	11.49	11.51	11.55	12.00	12.05	12.09	12.14	12.22	12.25	12.25	12.26	12.28	12.30
-	13.30	-	13.55	14.00	14.05	14.10	14.17	14.40	14.47	14.49	14.52	14.57	14.59	15.01	15.05	15.10	15.15	15.19	15.24	15.32	15.35	15.35	15.36	15.38	15.40
DIUMENGES I FESTIUS Tot l'Any EXCEPTE L'1 de Gener, Divendres Sant i 25 de Desembre a partir del 16/10/08																									
-	13.30	-	13.55	14.00	14.05	14.10	14.17	14.40	14.47	14.49	14.52	14.57	14.59	15.01	15.05	15.10	15.15	15.19	15.24	15.32	15.35	15.35	15.36	15.38	15.40

Horaris de pas aproximats, depenen de la circulació

v080917



Bellmunt - Cervera

314



Bellmunt ▶ Cervera						
	1*	Esc**	2*	Esc**	1*	Esc**
Bellmunt (ctra. B-221, pk 2,7)	05.50	06.55	06.55	07.38	09.03	-
La Panadella (ctra. N-II, aparcament)	05.55	07.00	07.00	07.40	09.06	-
Montmaneu (ctra. B-100)	05.59	07.04	07.04	07.43	09.09	-
La Tallada (ctra. B-100, pk 4)	06.01	07.06	07.06	07.45	09.11	-
La Rabassa (ctra. LV-1007, pk 3,3)	06.05	07.10	07.10	07.48	09.15	-
St. Guim de la Rabassa (ctra. LV-1007, pk 1,3)	06.08	07.13	07.13	07.50	09.17	-
Sant Guim de Freixenet (c. Major, 12)	06.12	07.17	07.17	07.55	09.25	16.10
Sant Domi	06.15	07.20	07.20	-	09.30	16.20
Castell de Santa Maria	06.17	07.22	07.22	-	09.32	16.28
Gàver	06.20	07.25	07.25	08.05	09.35	16.35
Estaràs	06.23	07.28	07.28	08.07	09.37	16.40
Santa Fe de Segarra	06.27	07.32	07.32	-	09.40	16.45
Les Oluges (ctra N-141f, pk 4,8)	06.32	07.37	07.37	08.15	09.45	16.50
Cervera (estació d'autobusos)	06.45	07.45	07.45	08.20	09.50	-
Tarrega (estació d'autobusos)	-	-	-	08.40	-	-

Cervera ▶ Bellmunt						
	Esc**	1*	1*	Esc*	2*	Esc**
Tarrega (estació d'autobusos)	-	-	-	-	-	16.55
Cervera (estació d'autobusos)	-	12.55	14.25	15.45	15.45	17.20
Les Oluges (ctra N-141f, pk 4,8)	08.45	13.15	14.40	16.05	16.05	17.25
Santa Fe de Segarra	08.50	13.20	14.43	16.08	16.08	-
Estaràs (LV1005, pk 5,9)	08.53	13.24	14.45	16.10	16.10	17.33
Gàver (LV1005, pk 4,85)	08.55	13.27	14.47	16.12	16.12	17.35
Castell de Santa Maria	08.57	13.30	14.49	16.14	16.14	-
Sant Domi	09.10	13.33	14.51	16.16	16.16	-
Sant Guim de Freixenet (Major, 27-29)	09.20	13.36	14.53	16.18	16.18	17.45
St. Guim de la Rabassa (ctra. LV-1007, pk 1,3)	-	13.40	14.58	16.23	16.23	17.48
La Rabassa (ctra. LV-1007, pk 3,3)	-	13.43	15.00	16.25	16.25	17.50
La Tallada (ctra. B-100, pk 3,8)	-	13.47	15.05	16.30	16.30	17.55
Montmaneu (ctra. B-100, bàscula)	-	13.49	15.08	16.33	16.33	17.57
La Panadella (ctra. N-II, aparcament)	-	13.53	15.11	16.36	16.36	17.59
Bellmunt (ctra. B-221, pk 2,7)	-	13.58	15.15	16.40	16.40	18.02

SERVEIS ESCOLARS, SEGONS DISPONIBILITAT

Esc dies lectius del calendari escolar. Aquests són serveis escolars que es podran utilitzar només en cas de disponibilitat de places

1 de dilluns a divendres feiners

2 de dilluns a divendres feiners no lectius

* Servei a la demanda. Aquest servei només es prestarà sota demanda. Cal que sol·liciteu el servei abans de les 12.00 h del dia anterior (feiner) trucant al **973 532 127**.

** Les parades on hi hagi escolars es faran amb caràcter fix, la resta es prestarà sota demanda. Cal que sol·liciteu el servei abans de les 12.00 h del dia anterior (feiner) trucant al **973 532 127**.

Prohibició de transport: des de i entre La Panadella, Cervera i Tarrega i viceversa

COTS ALSINA

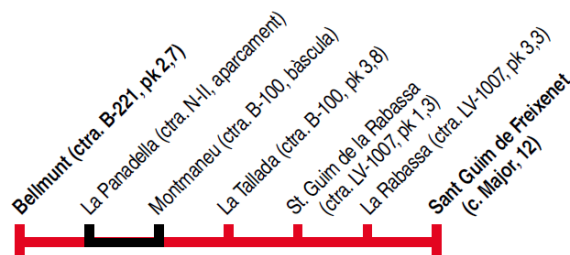
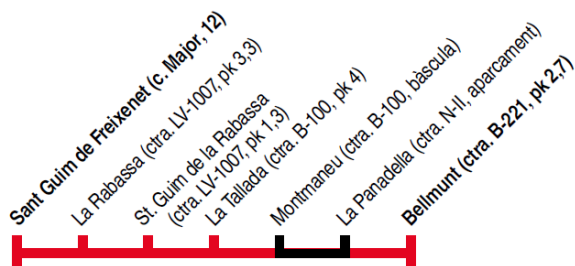


900 106 848 www.atmleida.cat/horaris

octubre 2019



Sant Guim de Freixenet - Bellmunt 318



Sant Guim de Freixenet ▶ Bellmunt

	I*	Esc**
Sant Guim de Freixenet (c. Major, 12)	06.45	16.05
La Rabassa (ctra. LV-1007, pk 3,3)	06.53	16.20
St. Guim de la Rabassa (ctra. LV-1007, pk 1,3)	06.55	16.23
La Tallada (ctra. B-100, pk 4)	06.58	16.28
Montmaneu (ctra. B-100, bàscula)	07.01	16.32
La Panadella (ctra. N-II, aparcament)	07.05	16.35
Bellmunt (ctra. B-221, pk 2,7)	07.10	16.38

Bellmunt ▶ Sant Guim de Freixenet

	Esc**	I*	I*
Bellmunt (ctra. B-221, pk 2,7)	09.03	14.10	18.10
La Panadella (ctra. N-II, aparcament)	09.06	14.15	18.15
Montmaneu (ctra. B-100, bàscula)	09.09	14.20	18.20
La Tallada (ctra. B-100, pk 3,8)	09.13	14.22	18.22
St. Guim de la Rabassa (ctra. LV-1007, pk 1,3)	09.18	14.25	18.25
La Rabassa (ctra. LV-1007, pk 3,3)	09.21	14.27	18.27
Sant Guim de Freixenet (c. Major, 12)	09.27	14.35	18.35

SERVEIS ESCOLARS, SEGONS DISPONIBILITAT

Esc dies lectius del calendari escolar.

I de dilluns a divendres feiners

* Servei a la demanda. Aquest servei només es prestarà sota demanda. Cal que sol·liciteu el servei abans de les 12.00 h del dia anterior (feiner) trucant al ☎ 973 532 127.

** Les parades on hi hagi escolars es faran amb caràcter fix, la resta es prestarà sota demanda. Cal que sol·liciteu el servei abans de les 12.00 h del dia anterior (feiner) trucant al ☎ 973 532 127.

COTS ALSINA



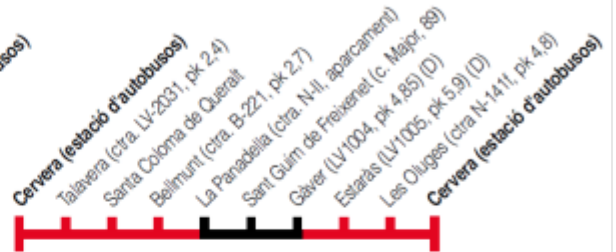
900 106 848 www.atmlleida.cat/horaris

octubre 2019



Cervera - Santa Coloma de Queralt - Cervera

506



Cervera ▶ Santa Coloma de Queralt ▶ Cervera

Cervera (estació d'autobusos)	11.00
Les Oluges (ctra N-1411, pk 4,8)	11.05
Estaràs (LV1005, pk 5,9)	11.11
Gàver (LV1004, pk 4,85)	11.14
Sant Guim de Freixenet (c. Major, 89)	11.20
La Panadella (ctra. N-II, aparcament)	11.25
Bellmunt (ctra. B-221, pk 2,7)	11.28
Santa Coloma de Queralt	11.35
Talavera (ctra. LV-2031, pk 2,4)	11.45
Cervera (estació d'autobusos)	12.05

Cervera ▶ Santa Coloma de Queralt ▶ Cervera

Cervera (estació d'autobusos)	18.15
Talavera (ctra. LV-2031, pk 2,4)	18.35
Santa Coloma de Queralt	18.45
Bellmunt (ctra. B-221, pk 2,7)	18.52
La Panadella (ctra. N-II, aparcament)	18.55
Sant Guim de Freixenet (c. Major, 89)	19.00
Gàver (LV1004, pk 4,85) (D)	19.06
Estaràs (LV1005, pk 5,9) (D)	19.09
Les Oluges (ctra N-1411, pk 4,8)	19.15
Cervera (estació d'autobusos)	19.20

■ de dilluns a divendres feiners

* Servei a la demanda. Aquest servei només es prestarà sota demanda. Cal que sol·liciteu el servei abans de les 12.00 h del dia anterior (laborable) trucant al ☎ 973 532 127.

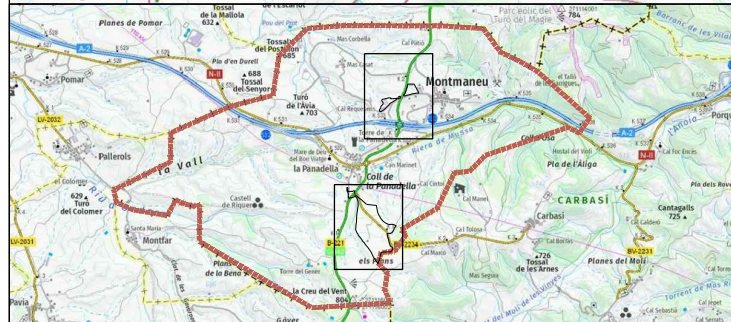
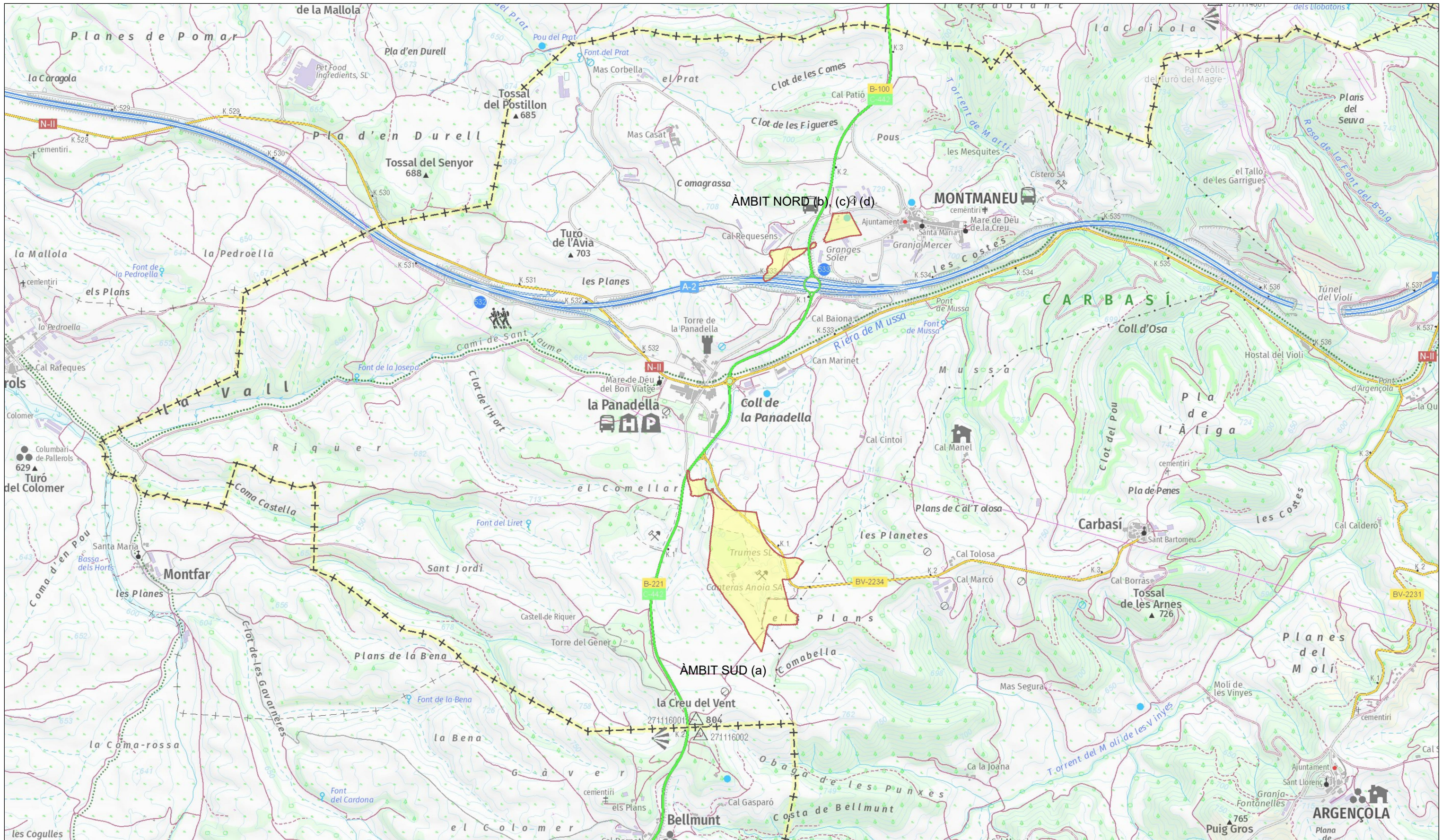
COTS ALSINA



900 106 848 www.atmleida.cat/horaris

octubre 2019

PLÀNOLS



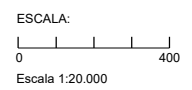
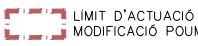
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU EN L'ÀMBIT DE DEL SECTOR DE SÒL URBANITZABLE DELIMITAT PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL



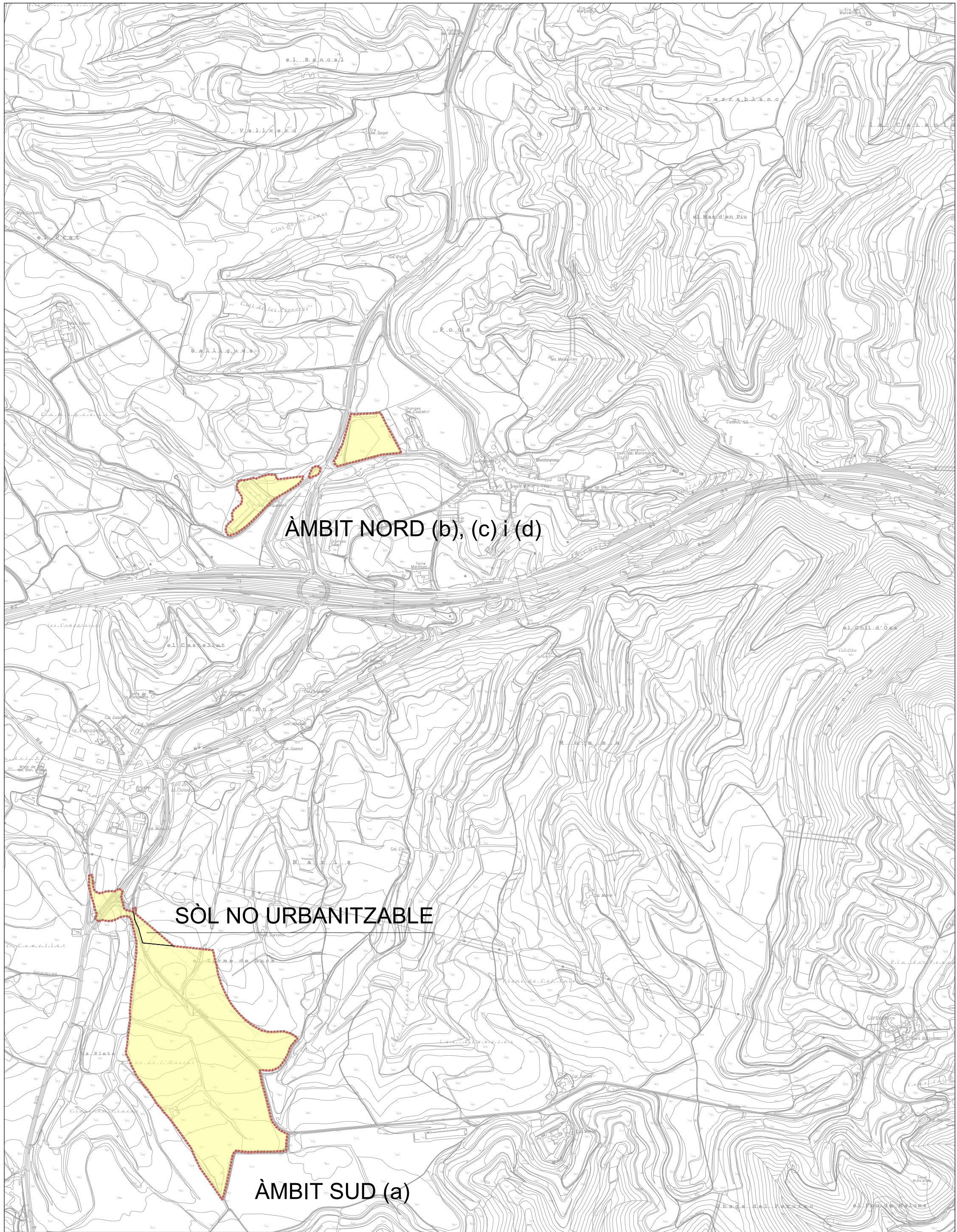
TÍTOL DEL PLÀNOL: SITUACIÓ

DATA: JUNY 2021



PLÀNOL Nº: 1 M.1





ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU EN L'ÀMBIT DE DEL SECTOR DE SÒL URBANITZABLE DELIMITAT PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL

Ajuntament de Montmaneu

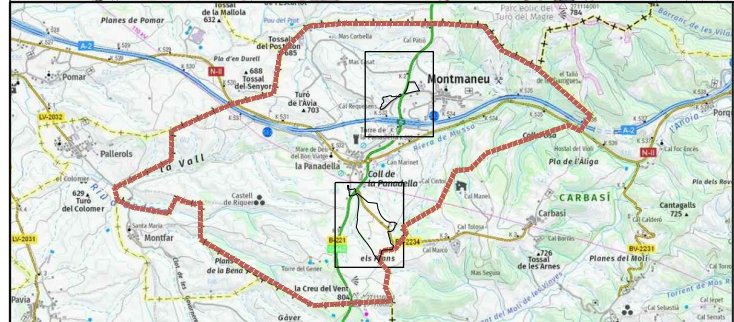
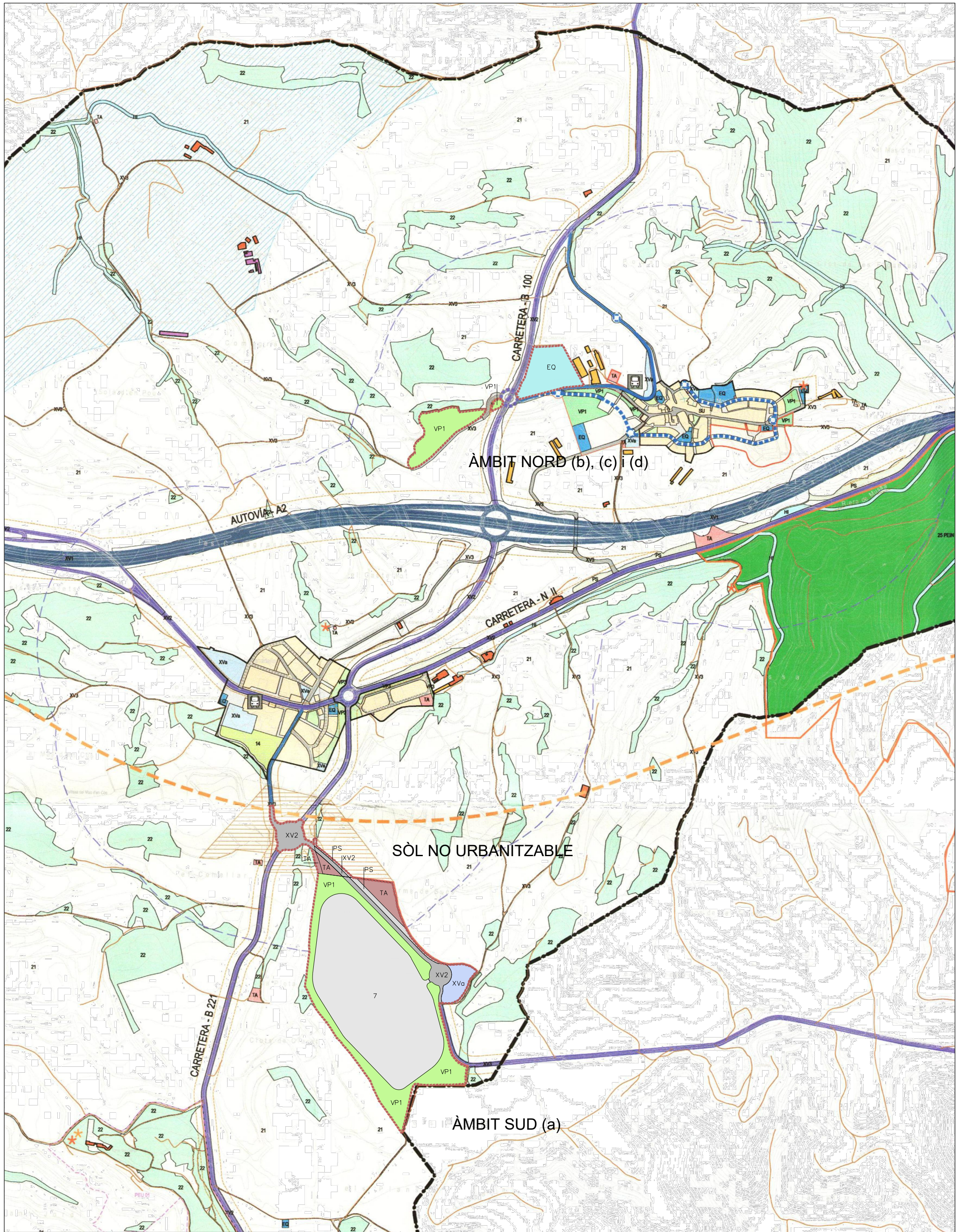
TÍTOL DEL PLÀNOL:
EMPLAÇAMENT

DATA:
JUNY 2021

ESCALA:
0 200
Escala 1:10.000

PLÀNOL Nº:
M.2

berrysar



SÒL URBA		SÒL NO URBANITZABLE	
7	SÒL INDUSTRIAL AÏLLAT	XV2	XARXA BÀSICA LOCAL
XV2	XARXA BÀSICA LOCAL	XVp	XARXA BÀSICA LOCAL protecció sistemes
XVp	XARXA BÀSICA LOCAL protecció sistemes	TA	SERVEIS TÈCNICS I AMBIENTALS
XVo	XARXA BÀSICA LOCAL aparcament		
VP1	ESPAIS LLIURES/ZONES VERDES parcs		
EQ	EQUIPAMENTS		
TA	SERVEIS TÈCNICS I AMBIENTALS		

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

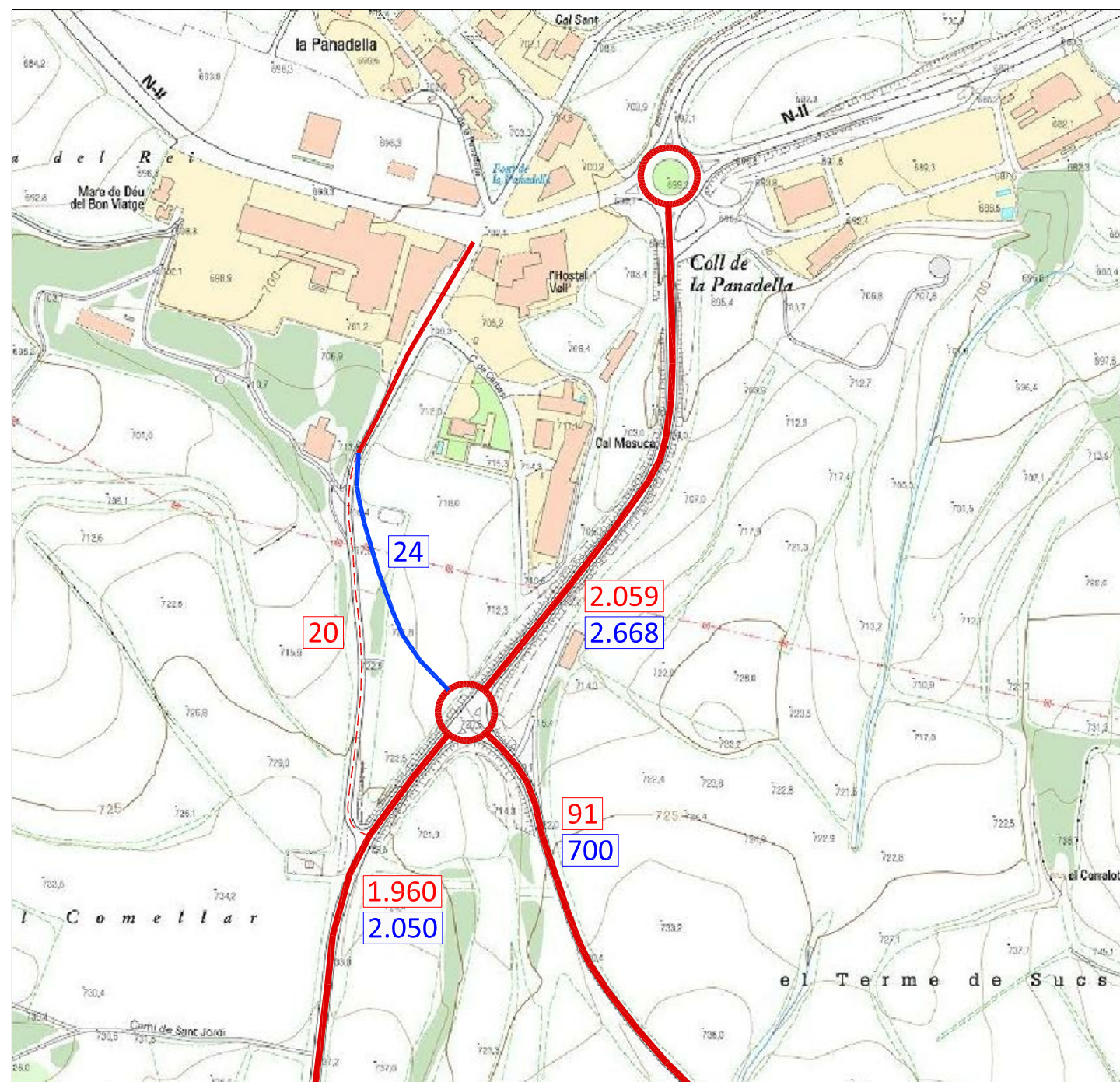
MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU EN L'ÀMBIT DE DEL SECTOR DE SÒL MONTMANEU DELIMITAT PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL

Ajuntament de Montmaneu
 TÍTOL DEL PLÀNOL: QUALIFICACIONS URBANÍSTIQUES DE L'ENTORN
 DATA: _____ ESCALA: 0 200
 Escala 1:10.000

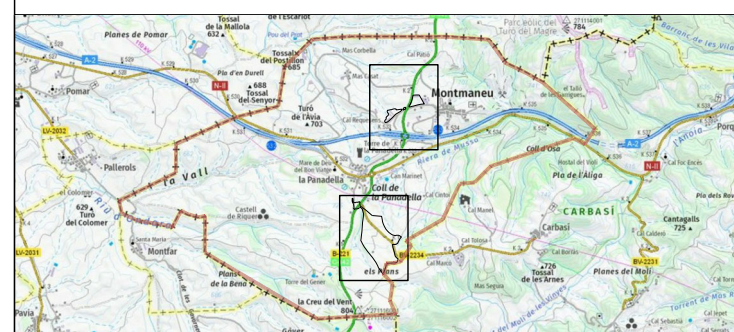
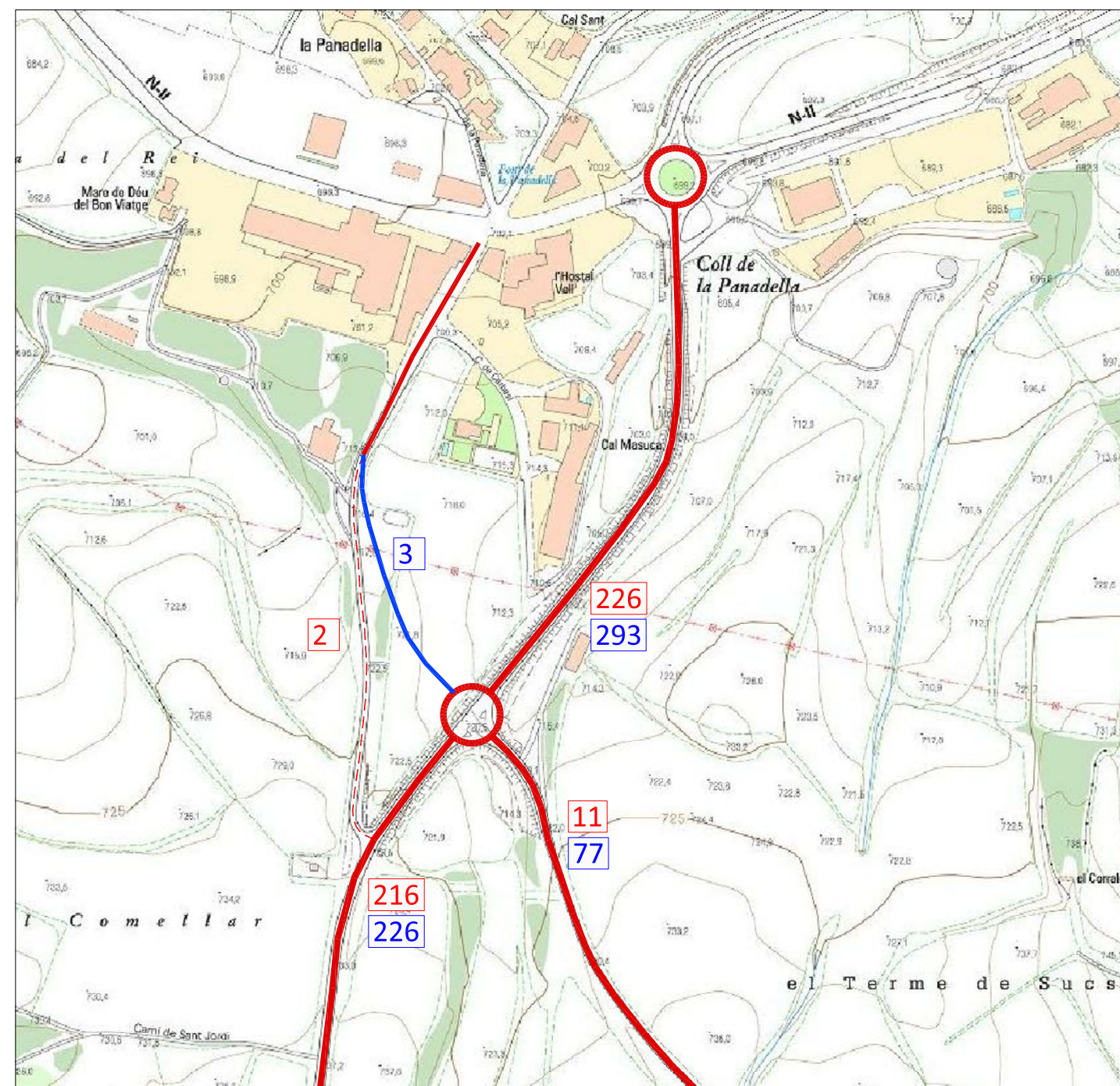
berryaar

PLÀNOL Nº: **M.3**

IMD



IHP



2.059 VIATGES GENERATS ACTUALMENT
2.670 VIATGES GENERATS FUTURS

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU EN L'ÀMBIT DE DEL SECTOR DE SÒL URBANITZABLE DELIMITAT PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL



TÍTOL DEL PLÀNOL:
GENERACIÓ DE VIATGES

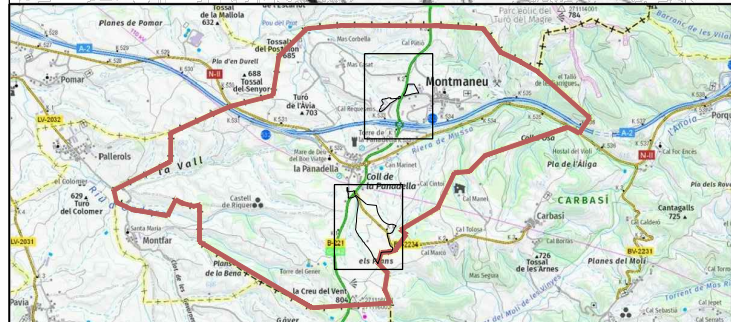
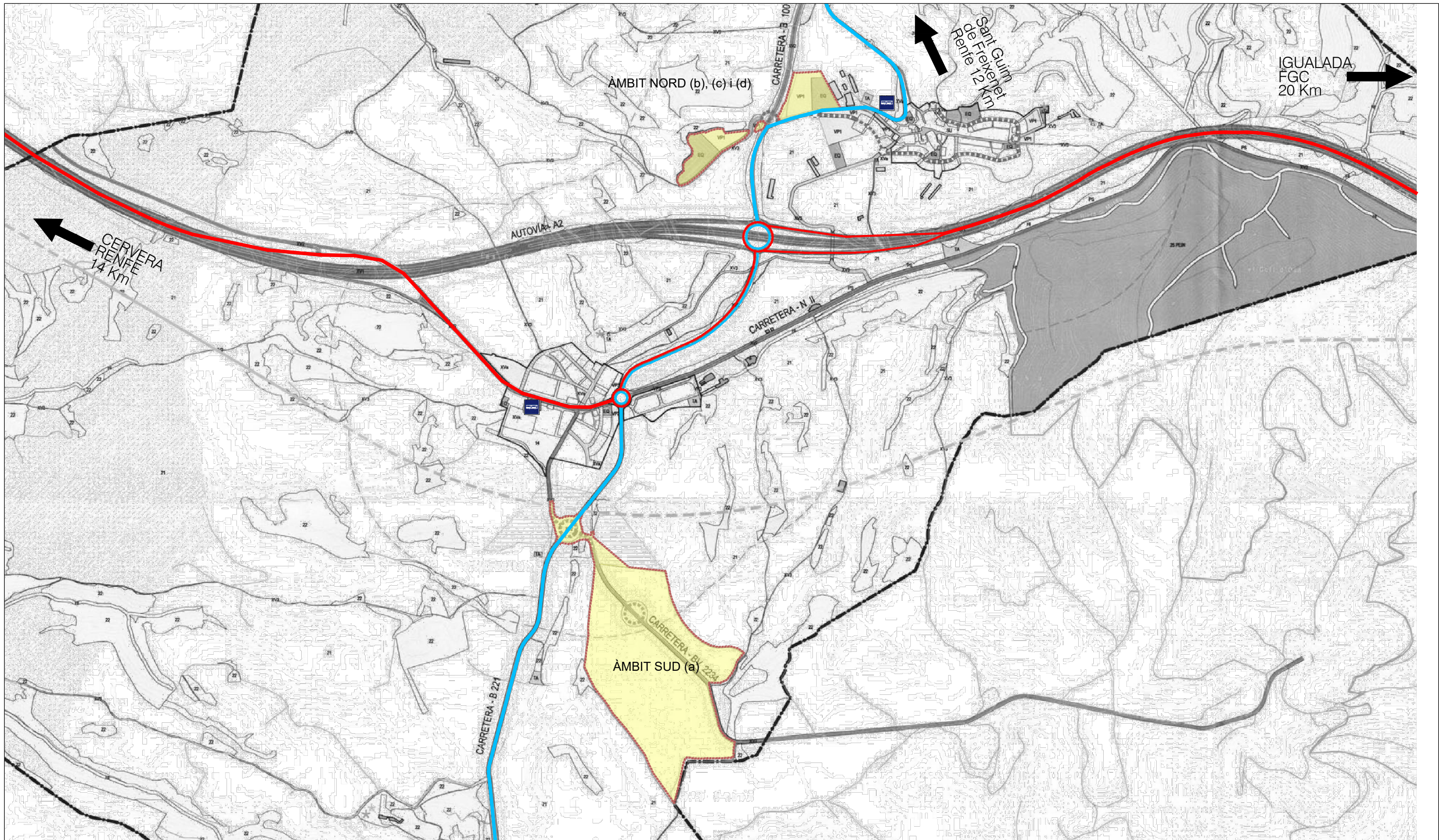
DATA:
JUNY 2021


LÍMIT D'ACTUACIÓ
MODIFICACIÓ PDU

ESCALA:
0
Escala 1:XXX

PLÀNOL Nº:
1
M.4





- LÍNIES DE BUS**
- 314 BELLMUNT-CERVENA
 - 318 SANT GUIM DE FREIXENET-BELLMUNT
 - 506 CERVENA-SANTA COLOMA DE QUERALT-CERVENA
 - 131 BARCELONA-CERVENA-LLEIDA
 - BARCELONA-GUISSONA
-  PARADA BUS


ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU EN L'ÀMBIT DE DEL SECTOR DE SÒL URBANITZABLE DELIMITAT PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL

 **Ajuntament de Montmaneu**

TÍTOL DEL PLÀNOL:
TRANSPORT COL·LECTIU

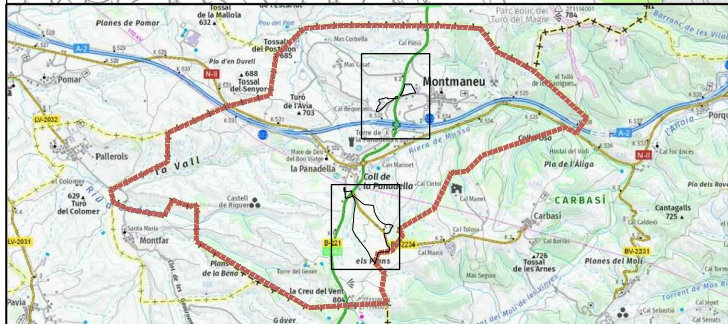
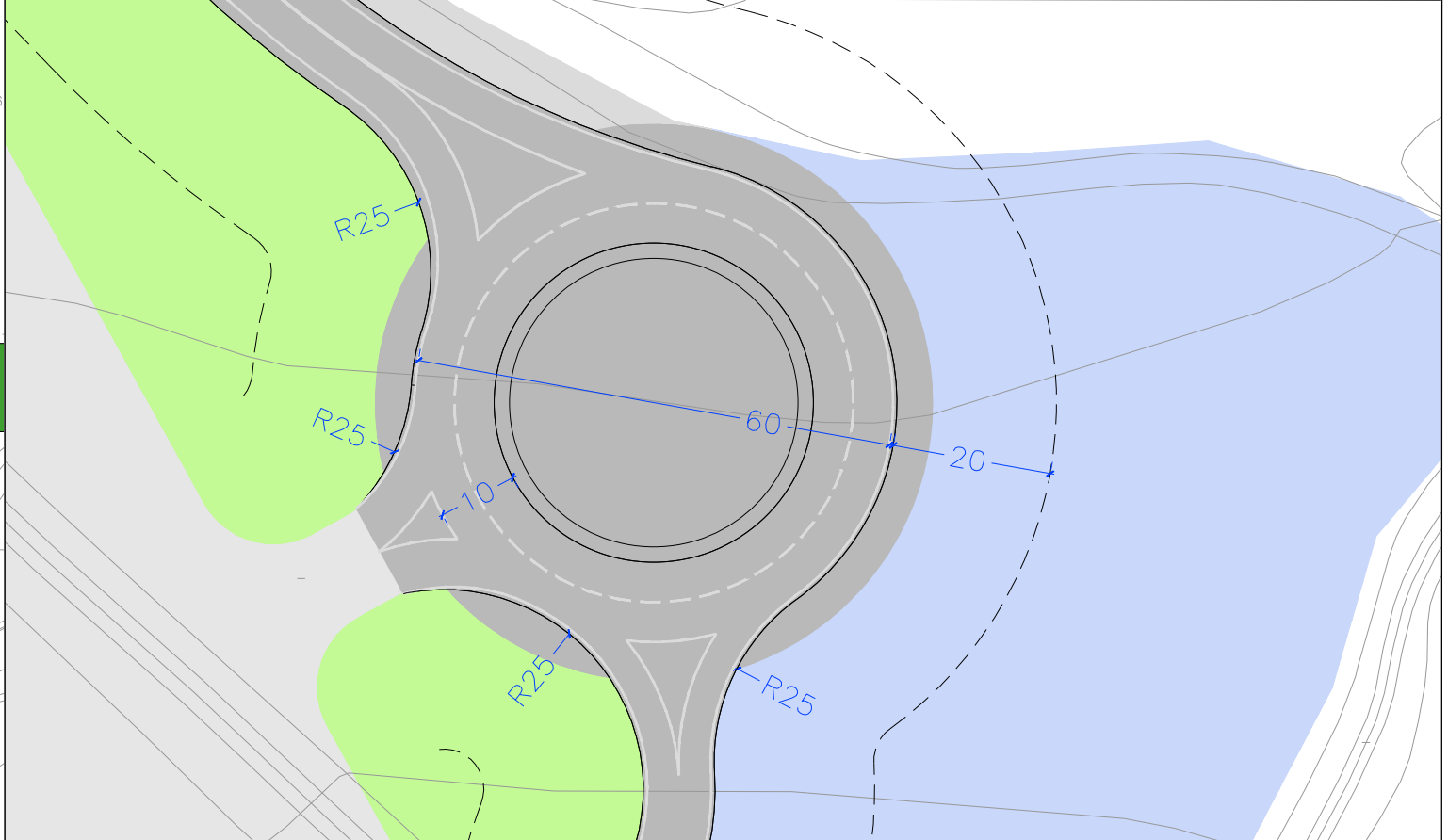
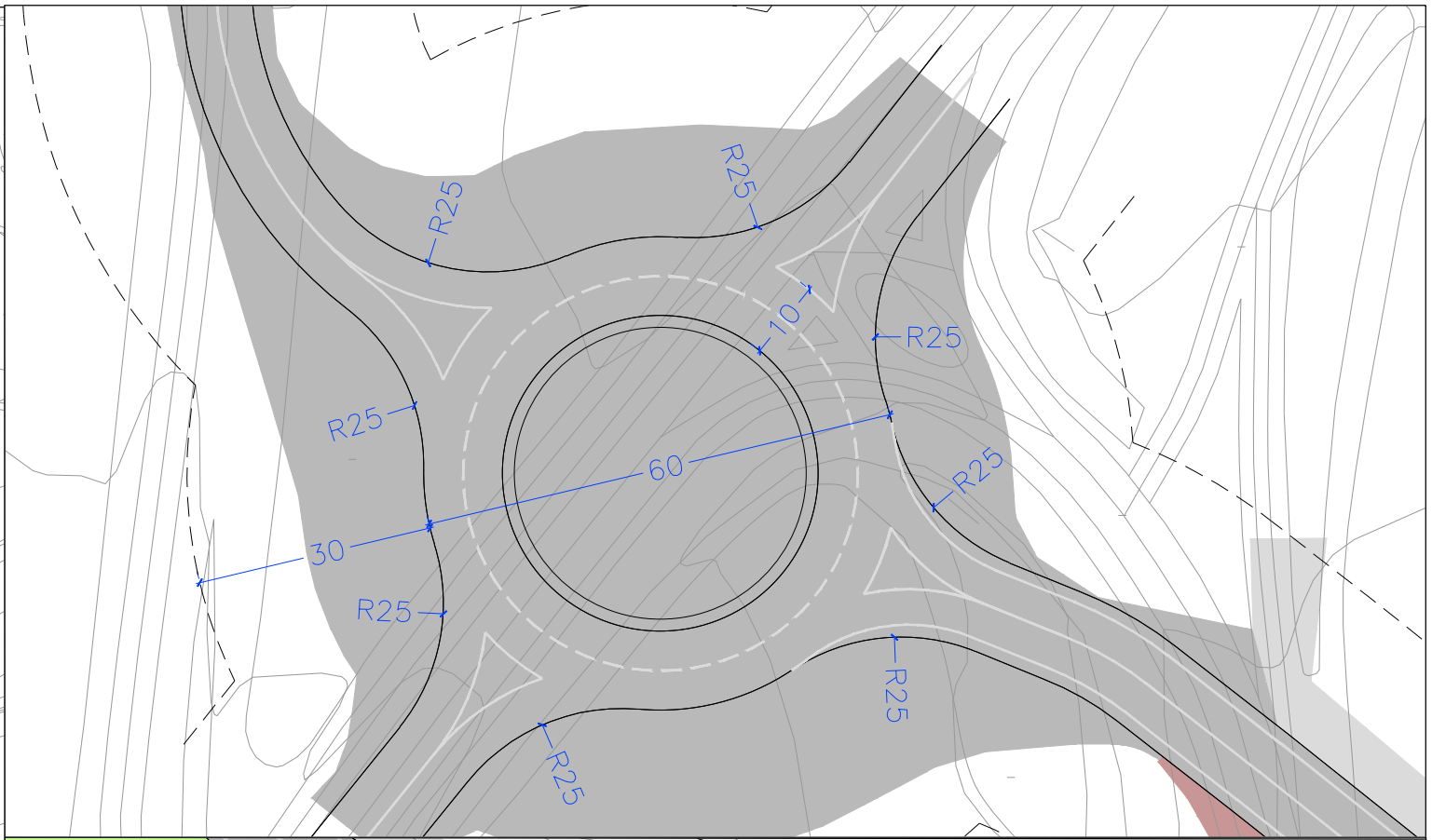
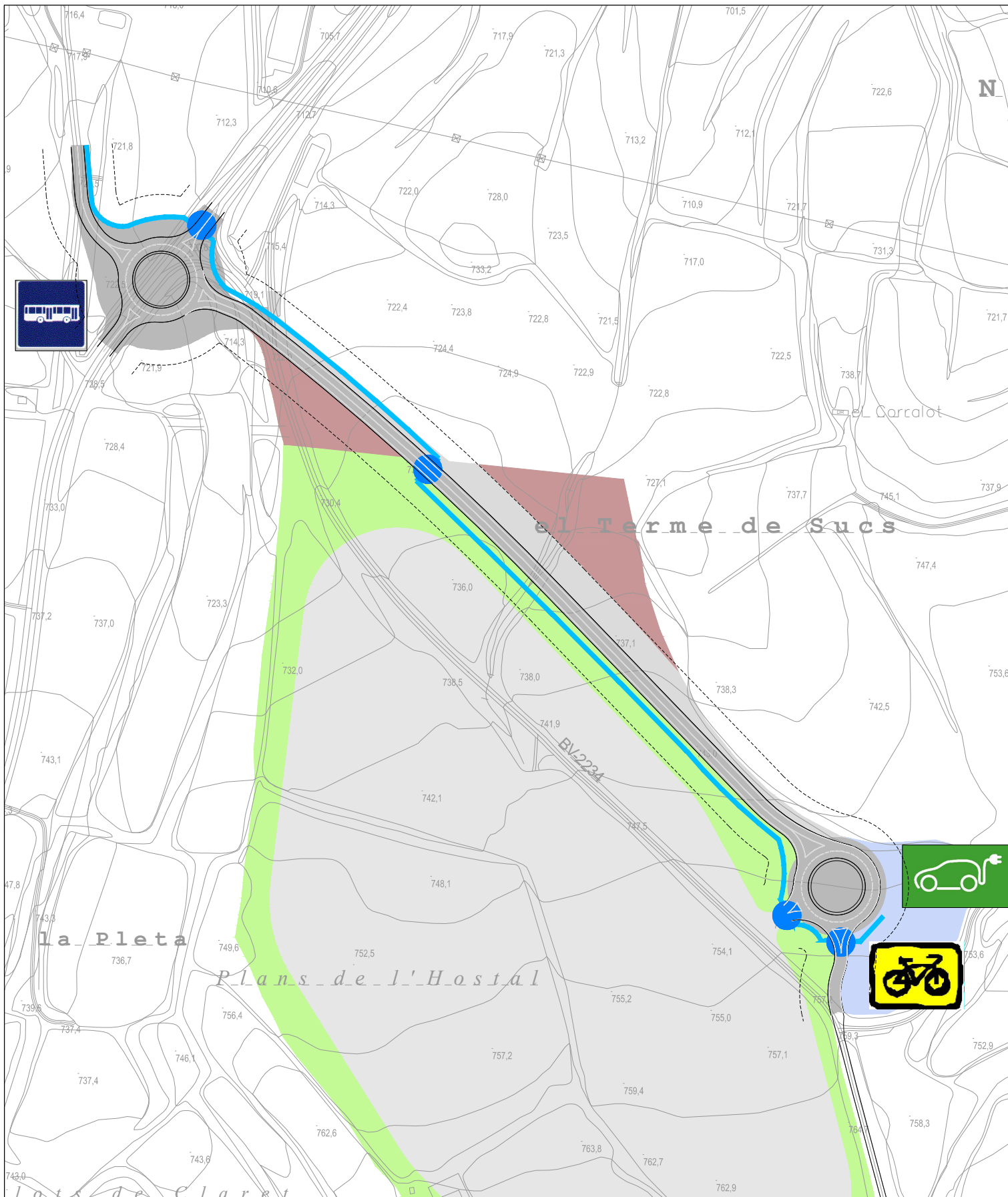
DATA:
JUNY 2021

 LÍMIT D'ACTUACIÓ MODIFICACIÓ POUM






ESCALA:
0 250
Escala 1:12.000

PLÀNOL N.º:
1
M.5





ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

-  CAMÍ DE VIANANTS-BICICLETES
-  PAS DE VIANANTS-BICICLETES
-  PARADA BUS
-  PUNT DE RECÀRREGA ELÈCTRICA PER A VEHICLES
-  APARCAMENT DE BICICLETES

MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE MONTMANEU EN L'ÀMBIT DE DEL SECTOR DE SÒL URBANITZABLE DELIMITAT PPU-01 PLANS DE L'HOSTAL

Ajuntament de Montmaneu

TÍTOL DEL PLÀNOL: MESURES A IMPLANTAR

DATA: JUNY 2021

ESCALA: 0 XX Escala VARIES

PLÀNOL Nº: I M.6

