

ANNEX 4.04 Estudi de la mobilitat generada

Qualsevol activitat que es desenvolupa en un lloc comporta unes relacions de connectivitat amb altres parts del territori que es manifesten a través de la mobilitat.

La llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat a part de potenciar els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social estableix la conveniència de lligar el desenvolupament urbanístic i les previsions de mobilitat des de les fases inicials del planejament urbanístic.

Càlcul dels viatges generats per dia

El POUM de Sant Sadurní d'Osormort defineix una sèrie de petites intervencions tant en sòl urbà consolidat com en sòl urbà no consolidat. La mobilitat generada per aquestes modificacions del sòl segons les ràtios de l'annex 1 del decret 344/2006 de 19 de setembre, dona els següents valors:

	ÚS HABITATGE 7v/hab	ÚS RESIDENCIAL 10v/100m2 sost.	ÚS INDUSTRIAL 5v/100m2 sost.	EQUIPAMENTS 20v/100m2 sost.	ZONES VERDES 5v/100m2 sòl.	VIATGES GENERATS/DIA
PAU 1	7					49
PAU 2					1769	88
PMU 1	20				1714	226
PPD 1		6350		705	1411	847
						1210

En el cas del PPD1 per a calcular els habitatges generats per l'ús residencial s'ha tingut en compte l'edificabilitat bruta del sector. Per a valorar els viatges generats per els equipaments i zones verdes del PPD1 s'ha tingut en compte l'establert a l'article 65 del TRLU 1/2010 i modificat per l'article 23 de la llei 3/2012, tot hi que els valors definitius es determinaran en el moment de desenvolupament del sector, en funció de les necessitats del municipi.

Si bé s'haurien de matissar aquest valors.

Els viatges generats pel PMU1, i pel PPD1 no es poden considerar en la seva totalitat donat que molt probablement un gran percentatge dels nous habitatges seran de segona residència.

Igualment s'haurien de corregir els viatges generats per les zones verdes del PAU2, PMU1 i PPD1, ja que donades les característiques topogràfiques del sòl qualificat com verd públic (VP) d'aquest polígons, l'aprofitament com a parc urbà queda molt limitat.

Si prenem, doncs, el nombre de viatges generats per els habitatges i corregim les superfícies de les zones verdes del PAU2, PMU1 i PPD1 el quadre de viatges generats queda de la següent manera:

	ÚS HABITATGE	ÚS RESIDENCIAL	ÚS INDUSTRIAL	EQUIPAMENTS	ZONES VERDES	VIATGES
	7v/hab	10v/100m2 sost.	5v/100m2 sost.	20v/100m2 sost.	5v/100m2 sòl.	GENERATS/DIA
PAU 1	7					49
PAU 2					1000	50
PMU 1	15				1100	160
PPD 1		4000		705	1100	596
						855

Un valor que probablement s'ajusta més a la realitat.

Disseny dels carrers

El disseny dels carrers dels diferents polígons a desenvolupar seguiran els criteris i determinacions establerts a la normativa vigent, i especialment, dels definits per l'Article 4 del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que són els següents:

- 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.

- 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.

- 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.

- 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.

- 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%.

- 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%.

Xarxa bàsica per a vehicles

El terme està creuat per la carretera C-25, l'eix transversal, que actualment funciona com la principal via d'accés al municipi. Si bé, la xarxa viària per vehicles de Sant Sadurní d'Osormort es fonamenta bàsicament en la xarxa de carreteres que connecten el municipi amb els municipis veïns com són la BV-5201 de Sant Sadurní a Sant Hilari Sacalm, la GIV-5141 d'Espinelves i la GIV-5251 carretera de Masvidal a més de la xarxa de camins que donen accessibilitat a les nombroses masies del municipi (*veure plànol MG.01*).

Aquesta xarxa és la que garanteix la connectivitat amb els indrets on es generen el major nombre de desplaçament. Doncs, donades les reduïdes dimensions dels diferents nuclis de Sant Sadurní d'Osormort, els desplaçaments amb vehicle és realitzen a fora del nucli i del municipi (a Vic, a Girona... bàsicament per l'eix transversal C-25.)

De la xarxa viària que estructura el municipi, la principal via de comunicació és la BV-5201 ja que és sobre aquesta carretera que es recolzen els assentaments residencials, tant els existents com els nous creixements proposats pel POUM. També és sobre aquesta via que trobem l'església parroquial i l'ajuntament, edificacions aïllades en sòl no urbanitzable pròximes a la masia de Masferrer. Aquesta carretera és la que dona accés a les sorreres de Masferrer, Bojons i Miralpeix que constitueixen la principal activitat productiva del municipi després de l'activitat agrícola.

S'ha intentat definir en aquest estudi de la mobilitat generada la xarxa bàsica del municipi (*plànol MG.02*) amb els criteris de:

- Assegurar la continuïtat dels itineraris

En base a aquest criteri el POUM proposa una connexió viària entre el nucli de Bojons i el del Camí de Crivillers

La xarxa bàsica és fonamenta en la vialitat existent en el nucli de Bojons i Camí de Crivillers i en els camins existent en els nous sectors de creixement de la Font Fresca i La Cantina..

L'estudi de mobilitat generada recomana que la xarxa viària de la zona urbana del Camí de Crivillers (que és un únic vial que creua el nucli) i el vial proposat pel PPU2 de La Cantina es classifiqui com vials de prioritat invertida o de convivència.

Xarxa bàsica per a vianants

En el plànol MG.02 és grafia la xarxa bàsica per vianants.

Com s'ha comentat anteriorment donades les característiques i dimensions tant del nuclis com de les propostes de creixement, es fa molt difícil segregar els itineraris per vianants dels de vehicles o millorar les seccions dels vials per poder-los fer compatibles.

El desenvolupament dels diferents polígons haurà de preveure que la xarxa viària disposi de voreres amb una amplada mínima que permeti l'encreuament de dues persones.

Xarxa bàsica per a bicicletes

Plantejar una xarxa per bicicletes segregada de la xarxa viària principal es fa difícil i no té massa sentit donades les reduïdes dimensions del teixit urbà i la baixa intensitat de circulació interna.

El més lògic, per tant, és que els desplaçaments en bicicleta utilitzin la mateixa xarxa viària que els vehicles motoritzats. Són aptes també com a vials per la circulació de bicicletes la carretera BV-5201 de Sant Sadurní a Sant Hilari Sacalm, la carretera GIV-5141 d'Espinelves i la carretera de Masvidal GIV-5251 ja que tenen una intensitat mitjana diària inferior als 3.000 vehicles

Cal indicar que, donat el caràcter eminentment disgregat del municipi, Sant Sadurní d'Osormort disposa d'una àmplia xarxa de camins i pistes forestals perfectament aptes per la pràctica de l'esport de la bicicleta. (*veure plànol MG.02*).

Reserves mínimes d'aparcament de bicicletes

L'annex 2 del decret de mobilitat estableix les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció dels usos i activitats de les zones.

Donades les característiques del POUM de Sant Sadurní d'Osormort en aquest càlcul de reserva de places d'aparcament de bicicletes es tenen en compte els usos d'equipaments i zones verdes.

	EQUIPAMENTS 1p/100m2 sost.	ZONES VERDES 1p/100m2 sòl.	PLACES MÍNIMES DE BICICLETES
PAU 1	2560		26
PAU 2		1000	10
PMU 1		1100	11
PPD 1	705	1100	18
			65

S'han corregit les superfícies de zones verdes del PAU2 i PMU1 ja que donades les característiques topogràfiques del sòl qualificat com verd públic (VP) l'aprofitament com a parc urbà queda molt limitat.

Xarxa de transport col·lectiu

Actualment Sant Sadurní d'Osormort no disposa de transport col·lectiu i malgrat les propostes de creixement plantejades pel POUM suposen un augment moderat de la població, **no** justifiquen la creació d'una xarxa de transport col·lectiu.