



Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

Text refós del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal

Municipi
Alió (Alt Camp)

Data
Novembre de 2013

Expedient
SAM 2008-2372 i 2008-2374

Redacció i direcció del projecte
Assistència tècnica: **ARDA. Gestió i Estudis Ambientals**
Direcció: **Medi Ambient Salut Pública i Territori del SAM**

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Urbanisme
Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona

Aprobat definitivament per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona en sessió 10.05.2012 i acordada la seva publicació a l'efecte d'executivitat en 22.01.2014 tenint en compte les prescripcions esmentades a l'acord, que han estat incorporades d'ofici.

LA SECRETÀRIA

Diligència: Aquest Text Refós del POUM d'Alió ha estat verificat pel Ple de l'Ajuntament d'Alió el dia 10 de desembre de 2013 i incorpora les prescripcions de l'Acord de la Comissió Territorial d'Urbanisme de Tarragona.

Alió 11 de desembre de 2013
El Secretari,



12 DES. 2013

TEXT REFÓS

**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT
GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ**

Equip redactor

Lluís Salada, biòleg i màster en gestió ambiental
Anna Martín, geòloga i ambientòloga

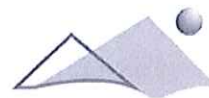
Client: DIPUTACIÓ DE TARRAGONA. Medi Ambient Salut Pública i Territori del SAM.

Referència: 0802008A

Data: Novembre de 2013

SUMARI

1 INTRODUCCIÓ	3
1.1 Antecedents	3
1.2 Finalitat i objectius de l'estudi	3
1.3 Metodologia	4
2 ENQUADRAMENT TERRITORIAL I CARACTERÍSTIQUES GENERALS	5
2.1 Marc físic i geogràfic	5
2.2 Estructura urbana	5
3 ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL	7
3.1 Desplaçaments totals	7
3.2 Tipus de flux	8
3.3 Principals orígens i destinacions	10
3.4 Repartiment modal	13
3.5 Motorització	15
4 ANÀLISI DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTENTS	17
4.1 Xarxa viària	17
4.2 Xarxa de transport públic	18
4.3 Itineraris per a vianants i bicicletes	21
5 AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	25
6 PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS	33
6.1 Anàlisi de la proposta d'ordenació	33
6.2 Xarxa d'itineraris per a vianants i bicicletes	33
6.3 Xarxa d'itineraris per a transport públic	36
6.4 Xarxa d'itineraris per a vehicles privats	37
7 BIBLIOGRAFIA I DOCUMENTACIÓ CONSULTADA	43
PLÀNOLS	
ANNEX FOTOGRÀFIC	
ANNEX: CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA	



1 INTRODUCCIÓ

1.1 ANTECEDENTS

L'Ajuntament d'Alió es troba en fase d'elaboració del Pla d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM), els treballs del qual han estat adjudicats a Francesc Albin i Collet, Arquitecte.

Tant la Llei de Mobilitat¹ com la legislació urbanística² determinen que els plans urbanístics hauran d'incloure un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

La normativa que regula aquests estudis³ estableix que és obligatori realitzar-los en el cas de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable, cas del POUM d'Alió.

En atenció a aquests antecedents i a petició de la Unitat de Medi Ambient de la Diputació de Tarragona, ARDA Gestió i Estudis Ambientals SLL (ARDA) ha elaborat el present **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada**.

1.2 FINALITAT I OBJECTIUS DE L'ESTUDI

La finalitat de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada és avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat pel desenvolupament del POUM d'Alió 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. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

L'objecte de l'estudi seria, doncs, *"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"*.

Aquesta finalitat es concreta en els següents objectius, establerts per la normativa que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada:

¹ Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

² Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme.

³ Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

INTRODUCCIÓ

- Fer una anàlisi de la mobilitat actual: desplaçaments totals, tipus de flux, motiu del desplaçament, principals orígens i destinacions, repartiment modal (a peu, bicicleta, vehicle privat, transport col·lectiu,...).
- Avaluar l'increment de la mobilitat generada pel desenvolupament del POUM.
- Fer una anàlisi de les infraestructures de transport existents: xarxa viària, transport públic,...
- Avaluar del grau d'adequació de la proposta de POUM a les directrius del Decret 344/2006 (amplada i pendent dels carrers, places d'aparcament,...).
- Elaborar propostes de xarxes d'itineraris per a vehicle privat, transport públic, bicicleta, a peu,...

1.3 METODOLOGIA

La metodologia seguida per a l'elaboració d'aquest estudi consta de les etapes de treball següents:

- Recopilació i anàlisi de la informació existent sobre el territori, i sobre la mobilitat municipal i intermunicipal.
- Anàlisi de la proposta de POUM, a partir de la informació facilitada per l'arquitecte redactor, Francesc Albin: zonificació, disseny dels vials, equipaments,...
- Treball de camp, amb reconeixement de l'àmbit d'estudi i recollida de dades sobre el terreny: xarxa viària, transport públic,...
- Diagnosi de la mobilitat actual i de la mobilitat generada pel desenvolupament del POUM.
- Definició de propostes de xarxes de transport.
- Elaboració final de l'informe.





2 ENQUADRAMENT TERRITORIAL I CARACTERÍSTIQUES GENERALS

2.1 MARC FÍSIC I GEOGRÀFIC

El municipi d'Alió està situat al centre de la comarca de l'Alt Camp, a l'extrem nord-est del Camp de Tarragona. De forma aproximadament triangular i amb una àrea de 7,37 km², limita al nord amb el Pla de Santa Maria i Vila-rodona, al sud amb Bràfim i Puigpelat i a l'oest amb Valls.

El terme es troba totalment inclòs en la plana central de la comarca, situada al voltant de la ciutat de Valls, amb una altitud que se situa entre els 250 i el 270 metres sobre el nivell del mar. Presenta una morfologia planera amb un pendent molt poc acusat, travessat per algunes rases, amb un paisatge predominantment agrícola amb un únic nucli urbà, el d'Alió.

La població d'Alió, 380 habitants (cens del 2011) es concentra en un únic nucli urbà situat a banda i banda de la carretera C-51, que comunica el Vendrell amb Valls. El municipi, que havia arribat a tenir gairebé 700 habitants al 1900, va patir una davallada de població a partir de la segona meitat del segle XX, tot i que en els darrers anys s'ha estabilitzat, amb fluctuacions, al voltant dels 350-400 habitants.

Municipi tradicionalment agrícola, aquest sector ocupa encara gairebé una quarta part de la població activa, mentre que a la indústria en treballa un percentatge una mica superior. El sector més important són els serveis, on, igual que en el sector secundari, la majoria de la gent treballa fora del poble, especialment als centres industrials i terciaris de Valls i d'altres municipis de la comarca o de la resta del Camp de Tarragona.

2.2 ESTRUCTURA URBANA

El sòl urbà es concentra, gairebé exclusivament, al poble d'Alió, situat a l'extrem sud de la part central del municipi, al costat de la C-51. A banda d'aquest nucli urbà hi ha dos sectors industrials, situats als extrems est (Polígon industrial Alió-Bràfim) i oest (ENTAR, S.A.) del terme, respectivament.

El nucli antic d'Alió manté l'estructura del recinte medieval emmurallat, amb castell i pati d'armes, del qual se'n conserven algunes traces, com el mateix Carrer de la Muralla. El primer eixample, situat a llevant de la carretera, conserva majoritàriament la tipologia tradicional d'habitatge unifamiliar entre mitgeres, mentre que als sectors de creixement més recent, als extrems nord i al sud del nucli urbà, predominen els habitatges aïllats.





3 ANÀLISI DE LA MOBILITAT ACTUAL

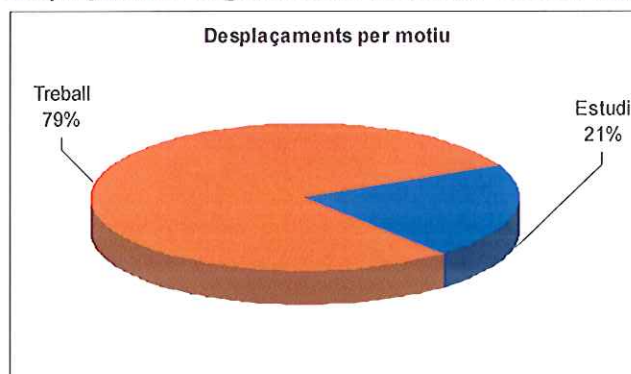
Les dades presentades i analitzades en aquest apartat corresponen a l'*Enquesta de Mobilitat Obligada* de l'any 2001 (EMO 2001). Aquesta enquesta recull les dades referents al primer viatge que realitzen al matí els residents que treballen o estudien fora de casa. Reflecteix, doncs, la meitat dels desplaçaments¹ de dies feiners per motiu de treball o estudi, ja que només es comptabilitza el primer viatge del matí però no el de tornada.

3.1 DESPLAÇAMENTS TOTALS

Segons les dades de l'EMO 2001, a Alió es realitzen diàriament 299 desplaçaments per motiu de treball o estudi, amb destinació o origen al seu terme municipal.

Gairebé el 80% (237) dels desplaçaments es realitzen per anar a treballar mentre que en poc més d'una cinquena part (62) el motiu de desplaçament és l'estudi.

Figura 3.1-1. Desplaçaments segons motiu de treball o estudi al municipi d'Alió.



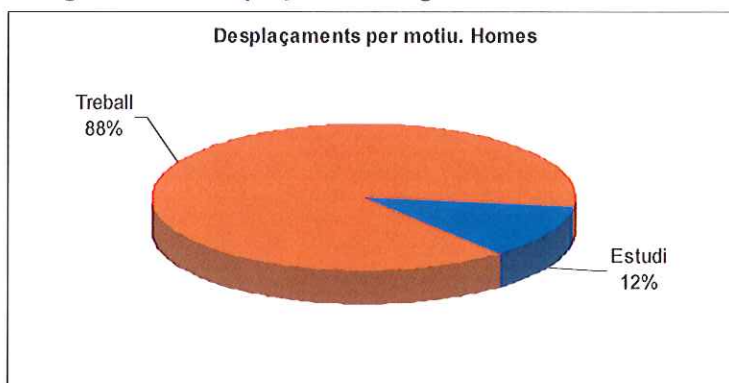
Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Si s'utilitza el gènere com a variable per analitzar la mobilitat obligada s'observa que hi ha diferències significatives. Mentre que en el cas dels homes el percentatge dels desplaçaments per anar a treballar és gairebé del 90%, en el cas de les dones suposen poc més del 60%. En canvi, en percentatge i fins i tot en nombres absoluts, els desplaçaments de les dones per raó d'estudi superen àmpliament els dels homes.

¹ Desplaçament: conjunt de viatges en diferents modes de transport per anar de l'origen a la destinació final. En la cas del mode a peu, es considera desplaçament quan aquest té una durada de cinc o més minuts.

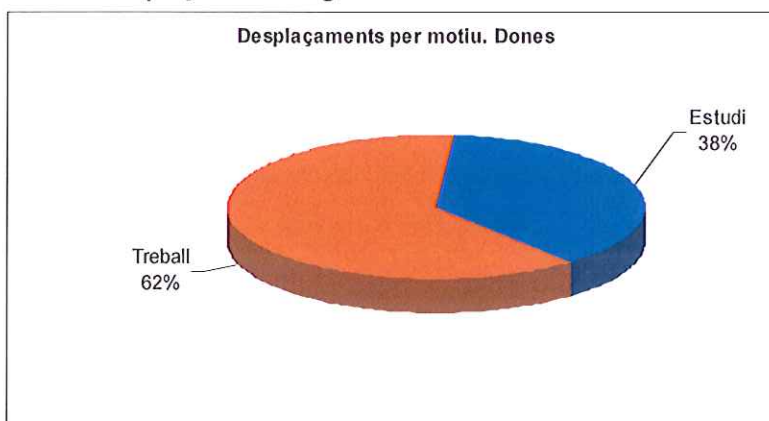


Figura 3.1-2. Desplaçaments segons motiu dels homes.



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Figura 3.1-3. Desplaçaments segons motiu de treball o estudi de les dones.



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

3.2 TIPUS DE FLUX

Els desplaçaments interns del municipi, és a dir, aquells que tenen com origen i destí el mateix municipi d'Alió, representen poc més d'una quarta part dels desplaçaments de la mobilitat obligada. Uns 66 d'aquests desplaçaments es realitzen per anar a treballar, i 11 són per anar a estudi.

La resta es reparteix, gairebé a parts iguals, entre els desplaçaments que tenen el seu origen al municipi d'Alió i tenen com a destí altres municipis (114), i els desplaçaments de residents de fora del municipi que tenen com a destí Alió (108).

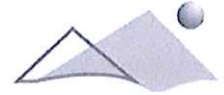
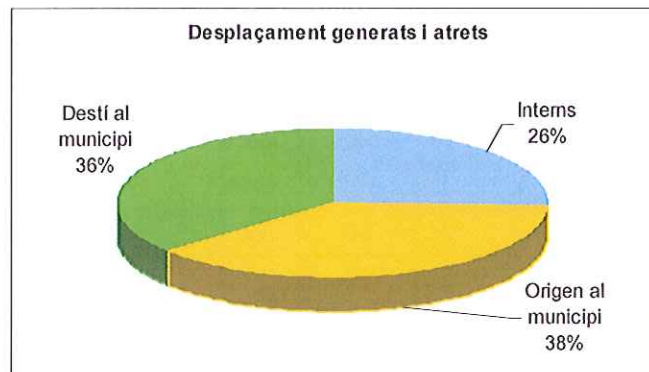


Figura 3.2-1. Distribució de la mobilitat obligada segons tipus de flux.



Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Alió genera¹, doncs, 191 desplaçaments, mentre que n'atreu² uns 185 diaris, per la qual cosa el balanç és lleugerament negatiu.

El nombre de desplaçaments per motiu de treball des de 1991 s'ha mantingut pràcticament igual. Hi va haver un cert augment al 1996, en què els desplaçaments totals van arribar a 272, mentre que al 2001, amb 237, havien retornat al nivell que tenien una dècada abans. Aquesta estabilitat està relacionada amb la de la població, que en els darrers anys s'ha anat mantenint amb lleugeres fluctuacions.

El tipus de flux, la proporció entre desplaçaments interns i externs, ha variat, especialment en els que es realitzen per anar a treballar, donat que mentre els desplaçaments interns han anat disminuint els externs s'han anat incrementant. Dins d'aquests últims l'augment més notable s'ha donat en els desplaçaments des d'altres municipis a Alió, que s'ha incrementat més d'un 50%, mentre que els desplaçaments des d'Alió cap a altres municipis només ha augmentat un 6%.

¹ Desplaçaments generats és la suma de desplaçaments interns més desplaçaments amb origen a Alió.

² Desplaçaments atrets és la suma de desplaçaments interns més desplaçaments amb destí a Alió.

Taula 3.2-1. Evolució dels desplaçaments diaris residència-treball.

Desplaçaments per origen i destí	1991		2001		Increment 1991 - 2001
	Nbre.	%	Nbre.	%	
Desplaçaments interns	103	44 % ¹	66	28 % ¹	-36 %
Desplaçaments externs	133	56 % ¹	171	72 % ¹	29 %
d'Alió a altres municipis	66	50 % ²	70	41 % ²	6 %
des d'altres municipis a Alió	67	50 % ²	101	59 % ²	51 %

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Si s'utilitza el sexe com a variable per analitzar la mobilitat obligada s'observa que encara que els homes realitzen més desplaçaments que les dones (gairebé el doble), el tipus de flux és pràcticament el mateix. Ara bé, tot i que la proporció entre desplaçaments interns i externs és pràcticament igual, difereixen en el repartiment dels desplaçaments externs, segons tinguin com a origen o com a destí el municipi. Així, hi ha una proporció més gran de dones (64%) que es desplacen a fora, mentre que és superior el percentatge d'homes (49%) que venen des d'altres municipis a Alió.

Taula 3.2-2. Desplaçaments diaris treball-estudi per origen i destí i per sexe.

Desplaçaments per origen i destí i per sexe	Homes		Dones	
	Nbre.	%	Nbre.	%
Desplaçaments interns	56	30 % ¹	30	29 % ¹
Desplaçaments externs	132	70 % ¹	74	71 % ¹
d'Alió a altres municipis	67	51 % ²	47	64 % ²
des d'altres municipis a Alió	65	49 % ²	27	36 % ²

Font: Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

3.3 PRINCIPALS ORÍGENS I DESTINACIONS

3.3.1 Orígens

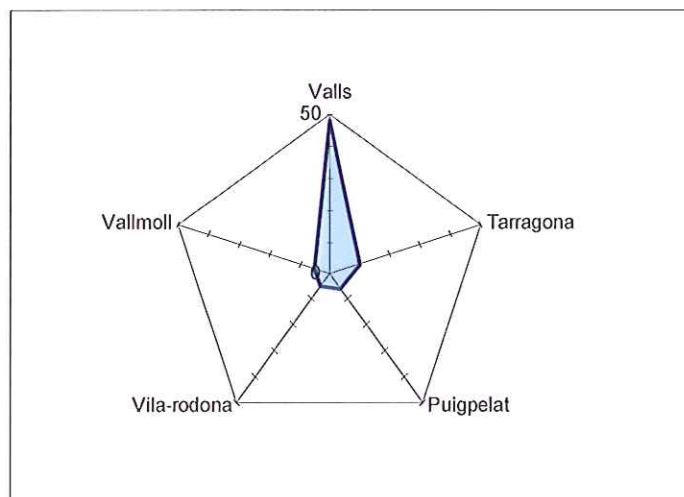
Segons les dades de 2001 Alió atreu 108 desplaçaments diaris des d'altres municipis i gairebé tots són per motiu de treball. Els municipis de residència dels individus que es desplacen al municipi per motiu de treball són, de major a menor importància: Valls (48), Tarragona (10), Puigpelat (6), Vila-rodona (5) i Vallmoll (5). La indústria és el sector del municipi que atreu més treballadors amb 57 desplaçaments diaris, seguit dels serveis (16) i la construcció (11).

¹ Percentatge sobre el total dels desplaçaments per motius de treball.

² Percentatge sobre el total dels desplaçaments externs per motius de treball.



Figura 3.3-1. Principals orígens dels desplaçaments amb destinació Alió per motiu de treball.

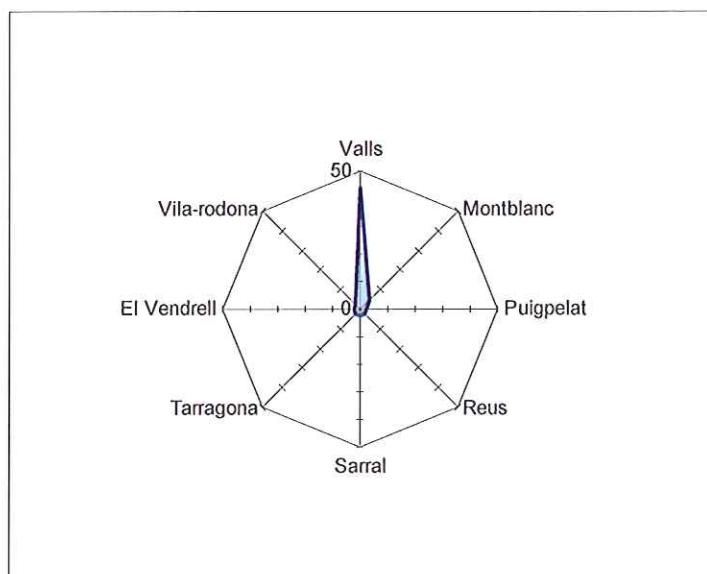


Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

3.3.2 Destinacions

Valls, amb 44 desplaçaments (més del 60% del total) suposa la principal destinació dels residents d'Alió que van a treballar a altres municipis. Li segueix Montblanc, amb 5 desplaçaments, i després tota una sèrie de destinacions molt menys importants: Puigpelat, Vila-rodona, Reus, Sarral, Tarragona, el Vendrell, etc.

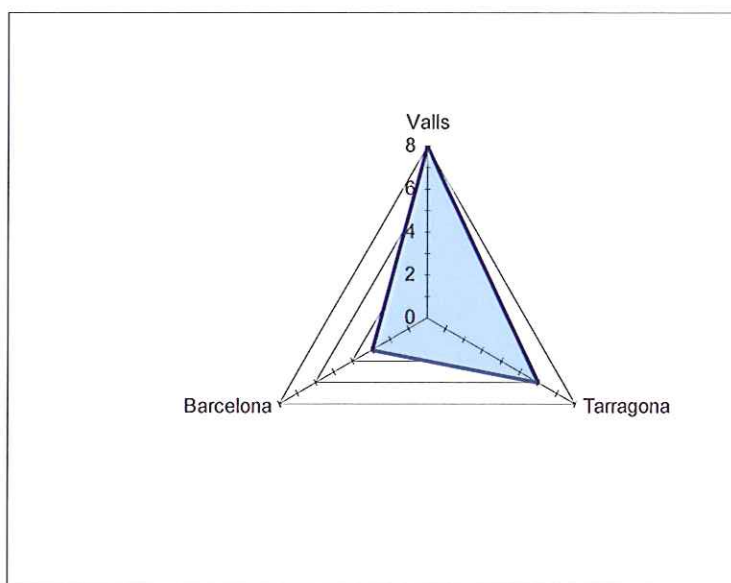
Figura 3.3-2. Principals destinacions dels residents d'Alió per motiu de treball.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Els principals municipis destinataris dels majors de 16 anys d'Alió que es desplacen per estudiar són els centres universitaris i no universitaris de Valls (8), Tarragona (6) i Barcelona (3), mentre que en la franja d'ensenyament obligatori (<16 anys) tots els desplaçaments (24) es dirigeixen a Valls.

Figura 3.3-3. Principals destinacions per motiu d'estudi dels majors de 16 anys d'Alió.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

3.3.3 Mobilitat de les dones

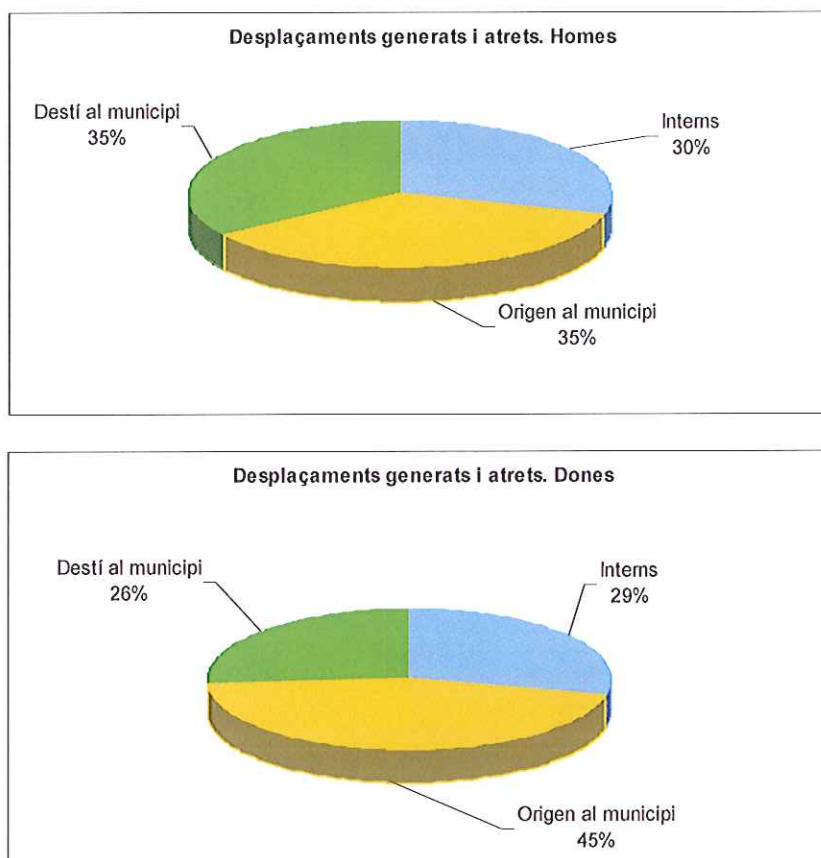
El col·lectiu de les dones té un comportament diferenciat pel que fa a la mobilitat. El repartiment desigual de les tasques i recursos a l'esfera domèstica afecta a les possibilitats d'ús del vehicle privat (Miralles-Guasch, 2005). Aquesta afirmació es corrobora si ens fixem amb les dades a nivell estatal. Al 2003, de cada 100 persones que estaven en possessió del permís de conduir, 61 eren homes i 39 eren dones (DGT, 2004). Així doncs, les dones es mouen més a peu o amb transport col·lectiu, mentre els homes ho fan més en vehicle privat. Això fa que les dones sempre es desplacin a llocs més pròxims.

En el cas d'Alió això no es confirma perquè tant homes com dones es desplacen per motiu de treball a Valls, Puigpelat, Vila-rodona, Reus, Sarraí, el Vendrell, etc. Hi ha destinacions a on només es desplacen homes (Montblanc, Bràfim, el Pla de Santa Maria, Tarragona, Santa Coloma de Queralt,...) i d'altres tant o més allunyades on hi van a treballar només dones (Cabra del Camp, l'Espluga de Francolí, Vila-seca, Barcelona,...).

Curiosament, el percentatge de desplaçaments interns és pràcticament el mateix per tota la població. Pel contrari, hi ha una diferència en el percentatge de desplaçaments a fora del municipi que, en el cas de les dones, supera el dels homes.



Figura 3.3-4. Desplaçament per sexe a Alió.

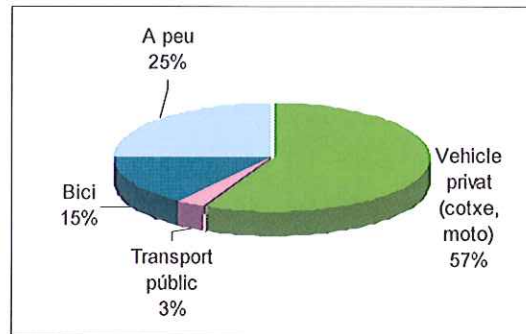


Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

3.4 REPARTIMENT MODAL

Gairebé el 60% dels desplaçaments interns d'Alió es realitzen amb vehicle privat. Una quarta part dels desplaçaments es realitzen a peu i un 15% en bicicleta, mentre que no arriba al 5% els que utilitzen el transport públic per desplaçar-se.

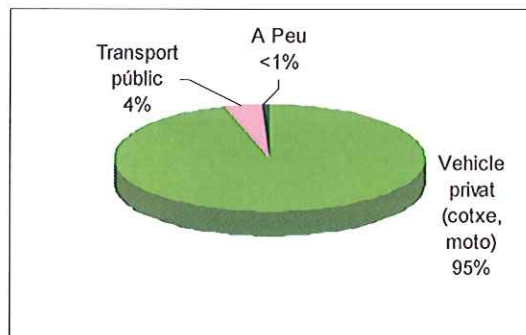
Figura 3.4-1. Desplaçaments interns per mitjà de transport a Alió.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

El vehicle privat s'utilitza massivament en els desplaçaments que tenen com a destí final el municipi d'Alió. El transport públic és utilitzat en menys d'un 5% dels desplaçaments, mentre que el percentatge dels que hi van a peu és negligible i en bicicleta és inexistent.

Figura 3.4-2. Desplaçaments externs amb destí a Alió per mitjà de transport per motiu de treball o estudi.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Pel que fa a la distribució modal dels desplaçaments que es realitzen des d'Alió a un altre municipi per motiu de treball o estudi, segueix el mateix patró que els desplaçaments externs amb origen al municipi però amb un ús encara més important del vehicle privat, amb més del 95% del total, i un ús inferior del transport col·lectiu. No hi ha cap desplaçament a peu o en bicicleta.

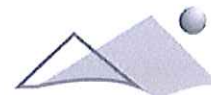
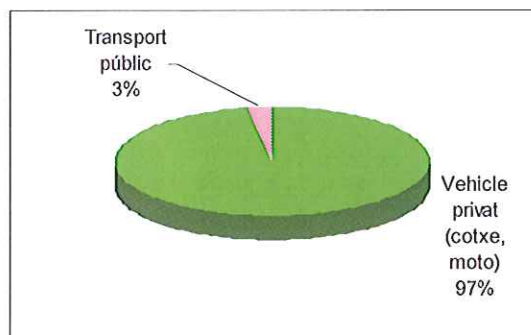


Figura 3.4-3. Desplaçaments externs amb origen a Alió per mitjà de transport per motiu de treball o estudi.



Font: Elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada 2001. Web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

Es pot dir, doncs, que la gran majoria dels desplaçaments que tenen com origen o destí Alió i els desplaçaments a dins del mateix municipi es realitzen amb vehicle privat. El pes del transport col·lectiu, tot i que és molt baix, és similar en tots els casos. L'ús del mode a peu i en bicicleta és elevat en els desplaçaments interns, mentre que el de la bicicleta és anecdòtic en els que tenen el municipi d'Alió com a destí, i és completament inexistent en els desplaçaments que van d'Alió cap als altres municipis.

3.5 MOTORITZACIÓ

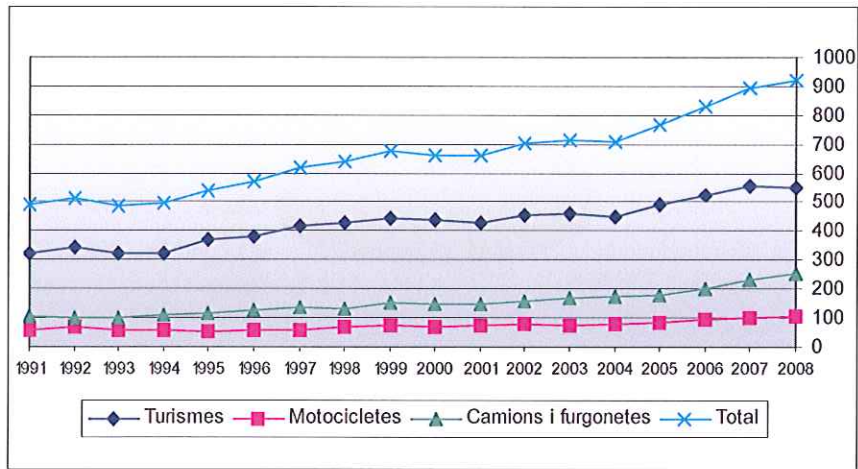
Segons les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya de l'any 2008, a Alió hi havia uns 348 vehicles, dels quals el 60% són turismes, el 28% són camions i furgonetes, l'11% són motocicletes i l'1% restant són autobusos i altres vehicles. No hi constava cap tractor industrial.

L'índex de motorització és de 918 vehicles per cada 1000 habitants, molt superior a la mitjana de la comarca de l'Alt Camp (765) i de Catalunya (680).

El nombre de vehicles va augmentar des de 1991 fins a l'any 2008 un 69%, passant d'un índex de motorització de 491 vehicles per cada 1.000 habitants als més de 900 actuals.

L'increment de l'índex en el període 1991-2008 no ha estat igual en tots els vehicles: mentre que el dels turismes i motocicletes va augmentar un 61%, el dels camions i furgonetes ho ha fet en un 94%.

Figura 3.5-1. Evolució de l'índex de motorització (1991- 2008).



Font: Elaboració pròpia a partir de la web de l'Institut d'Estadística de Catalunya.



4 ANÀLISI DE LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTENTS

4.1 XARXA VIÀRIA

L'únic eix de comunicació important que discorre per dins del terme municipal és la **carretera C-51**, del Vendrell a Valls. Aquesta via entra al municipi per l'extrem oriental, després de la cruïlla amb les carreteres TP-2002 i TP-2031, coneguda com les Quatre Carreteres, i de l'enllaç amb l'autopista AP-2. Entre aquests dos punts surt també l'accés als polígons industrials Alió-Bràfim i de Vila-rodona, entremig dels quals passa l'eix viari. La carretera segueix cap al nucli urbà, que creua actualment d'est a oest, tot i que s'està construint una variant que envoltarà el poble pel sud. A la sortida del nucli d'Alió es troba l'accés al polígon industrial ENTAR, al sud de la carretera, que continua després cap a l'oest sortint del municipi per l'extrem sud-occidental.

Existeix una altra via local, la TP-2036, que uneix la C-51 a l'alçada del polígon ENTAR amb la zona industrial de Puigpelat, voreja el nucli urbà d'aquest municipi i desemboca a la carretera TV-2034, que va de Valls a Vilabella.

Altres eixos viaris propers al municipi són els següents:

- L'**autopista AP-2**, que va de Saragossa fins a l'autopista AP-7, discorre molt a prop del límit de municipi. Un dels accessos connecta amb la C-51 al costat del polígon industrial de Vila-rodona, a l'altra banda del polígon industrial Alió-Bràfim.
- La **carretera TP-2002**, que surt de la C-51 a tocar de l'extrem oest del municipi, a les Quatre Carreteres, i va fins al Pont d'Armentera.
- La **carretera TP-2031**, que va de Tarragona fins a les Quatre Carreteres, passant pels Pallaresos, Nulles i Bràfim.

A banda de la C-51, que rep els noms d'Avinguda Montserrat i Avinguda Jacint Verdguer al seu pas per dins del nucli d'Alió, no hi altres carrers que canalitzin un trànsit important, degut a les seves dimensions i a l'estructura irregular del teixit urbà.

4.1.1 Demandes de trànsit

L'any 2007 la carretera C-51, al punt quilomètric 20,930, abans del nucli de Rodonyà en direcció a Valls, canalitzava diàriament un flux de poc més de 4.000 vehicles. Una vegada passat el nucli d'Alió, entre aquest i Valls, el trànsit augmentava fins als 8.500 vehicles diaris.



ANÀLISI DE LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTENTS

Taula 4.1-1. Intensitats de trànsit a les principals vies de la zona en estudi.

VIA	Municipi	Tram	PK.	IMD	% vehicles pesants
C – 51	Rodonyà	Cruïlla amb la TP-2401 i la TP-2045 – Rodonyà	20,930	4.138	7,3%
C – 51	Valls	Alió – cruïlla amb la N-240 i la C-37	33,720	8.542	12%

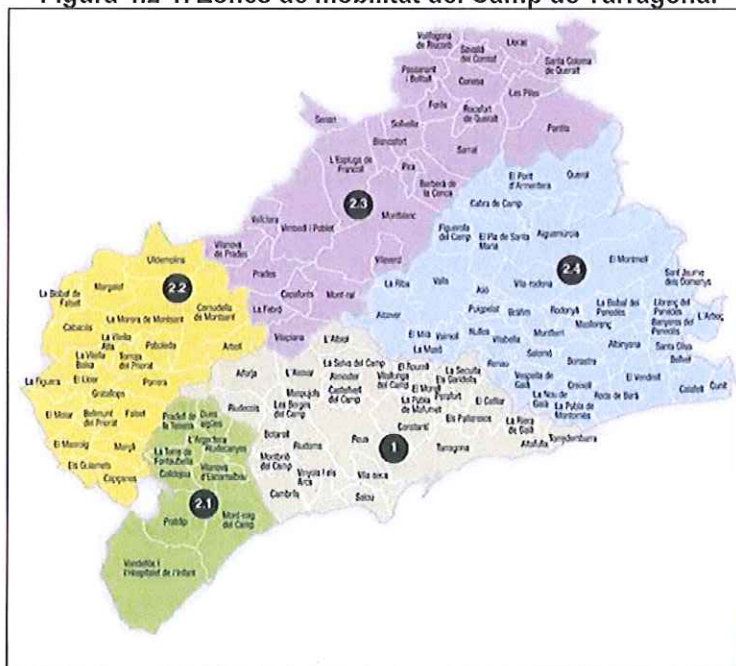
Font: Pla d'Aforaments (2007). Generalitat de Catalunya.

4.2 XARXA DE TRANSPORT PÚBLIC

Alió s'inclou dins del sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona, que permet la utilització dels diferent sistemes de transport (bus urbà i interurbà) necessaris per realitzar un desplaçament (origen-destinació) per dins de l'àmbit amb transbordament sense cost dins d'un límit horari.

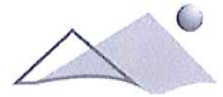
L'àmbit del sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona està estructurat en cinc zones, una de les de les quals (2.4) comprèn el municipi d'Alió.

Figura 4.2-1. Zones de mobilitat del Camp de Tarragona.



Font: Web de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona.





4.2.1 Autobús

El municipi disposa de tres línies de transport públic d'autobús interurbà que tenen parades a la mateixa C-51 a dins del nucli urbà, en cadascun dels sentits (Annex fotogràfic. Fotos 1 i 2):

- Línia Valls – Pont d'Armentera

Aquesta línia, gestionada per Empresa Plana, S.L. (AUTOCARS PLANA), va de Valls fins al Pont d'Armentera passant per Alió, Vila-rodona, Aiguamúrcia i Santes Creus. Té una parada al nucli urbà d'Alió i una altra a la cruïlla de les Quatre Carreteres, prop d'on es troba el polígon industrial Alió-Bràfim. Funciona de dilluns a divendres feiners i l'horari és el següent:

Taula 4.2-1. Horaris del servei de bus interurbà Valls – el Pont d'Armentera.

Sortides Valls	Alió	Cruïlla Quatre Carreteres	Vila-rodona	Aiguamúrcia	Santes Creus	Arribades Pont d'Armentera
8:50	8:55	9:00	9:05	9:10	9:15	9:20
10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45
11:50	11:55	12:00	12:05	12:10	12:15	12:20
15:15	15:20	15:25	15:30	15:35	15:40	15:45
18:50	18:55	19:00	19:05	19:10	19:15	19:20

Sortides Pont d'Armentera	Santes Creus	Aiguamúrcia	Vila-rodona	Cruïlla Quatre Carreteres	Alió	Arribades Valls
8:20	8:25	8:30	8:35	8:40	8:45	8:50
9:45	9:50	9:55	10:00	10:05	10:10	10:15
10:45	10:50	10:55	11:00	11:05	11:10	11:15
12:20	12:25	12:30	12:35	12:40	12:45	12:50
15:50	15:55	16:00	16:05	16:07	16:10	16:20
19:50	19:55	20:00	20:05	20:10	20:15	20:20

Font: Web de l'Empresa Plana.

- Línia Valls – Barcelona

En aquesta línia, gestionada per La Hispano Igualadina, SAU, L'autobús inicia el seu recorregut a Valls, i passa per Alió, per diversos pobles de l'Alt Camp, del Baix Penedès i l'Alt Penedès (inclosa Vilafranca) i finalitza a Barcelona. Els dissabtes feiners una de les expedicions de Barcelona a Valls continua fins a Alcover i la Selva del Camp.

ANÀLISI DE LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EXISTENTS

Taula 4.2-2. Horaris del servei de bus interurbà Valls – Barcelona.

La Selva del Camp	Alcover	Valls Portal Nou	Valls Est. autobusos	Alió	Vilardida	Rodonyà	El Mirador del Penedès	La Juncosa del Montmell	La Bisbal del Penedès	El Papiollet	Llorenç del Penedès	Banyeres del Penedès	Lletger	Cornudella	Sant Jaume dels Domenys	Les Cases Noves	La Múnia	Cal Rubió	Vilafranca del Penedès	Barcelona Maria Cristina	Barcelona Sants
Dilluns a divendres feiners																					
-	-	6:25	6:35	6:40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7:20	8:00	8:10
-	-	-	8:35	8:40	8:45	8:50	8:55	9:00	9:05	9:07	9:10	9:15	9:20	9:25	9:30	9:35	9:40	9:42	9:45	10:30	-
-	-	-	14:00	14:05	14:10	14:15	14:20	14:25	14:30	14:32	14:35	-	-	-	14:40	14:45	14:50	14:52	15:10	15:55	16:05
-	-	-	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:25	17:30	17:32	17:35	-	-	-	17:40	17:45	17:50	17:52	18:10	18:55	19:05
-	-	-	18:15	18:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:50	20:00

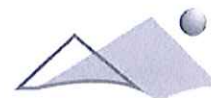
Dissabtes feiners																					
-	-	-	8:00	8:05	8:10	8:15	8:20	8:25	8:30	8:32	8:35	-	-	-	8:40	8:45	8:50	8:52	9:00	9:40	9:50
-	-	-	17:00	17:05	17:10	17:15	17:20	17:25	17:30	17:32	17:35	-	-	-	17:40	17:45	17:50	17:52	18:00	18:40	18:50
-	-	-	18:15	18:20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19:50	20:00
Diumenges i festius																					
-	-	-	18:45	18:50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:20	20:30

Barcelona Sants	Barcelona Maria Cristina	Vilafranca del Penedès	Cal Rubió	La Múnia	Les Cases Noves	Sant Jaume dels Domenys	Cornudella	Lletger	Banyeres del Penedès	Llorenç del Penedès	El Papiollet	La Bisbal del Penedès	La Juncosa del Montmell	El Mirador del Penedès	Rodonyà	Vilardida	Alió	Valls Est. autobusos	Valls Portal Nou	Alcover	La Selva del Camp
Dilluns a divendres feiners																					
8:45	8:55	9:30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:10	10:15	-	-	-
-	10:00	10:45	10:48	10:55	11:00	11:05	-	-	-	11:10	11:11	11:13	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	-	-	-
16:50	17:00	17:35	17:43	17:45	17:50	17:55	18:00	18:05	18:10	18:15	18:16	18:18	18:20	18:25	18:30	18:35	18:40	18:45	-	-	-
19:20	19:30	20:05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20:45	20:50	20:55	-	-
Dissabtes feiners																					
9:00	9:10	9:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:15	10:20	-	-	-
11:45	11:55	12:30	12:38	12:40	12:45	12:50	-	-	-	12:55	12:56	12:58	13:00	13:05	13:10	13:15	13:20	13:25	-	13:40	13:50
19:05	19:15	19:50	19:58	20:00	20:05	20:10	-	-	-	20:15	20:16	20:18	20:20	20:25	20:30	20:35	20:40	20:45	-	-	-
Diumenges i festius																					
9:00	9:10	9:45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10:15	10:20	-	-	-

• Línia Valls – Calafell

Donada la poca freqüència de trens que paren a l'estació de Valls, es va decidir crear una línia que permetés connectar amb la xarxa de Rodalies de Catalunya. La gestiona Cinto Bus, S.L. (MONBUS) i va des de l'estació d'autobusos de la capital de l'Alt Camp fins a l'estació de Calafell, passant per Alió, Rodonyà, Masllorenç i l'estació d'autobusos del Vendrell. Circula de dilluns a divendres feiners i l'horari és el següent:





Taula 4.2-3. Horaris del servei de bus interurbà Valls – Calafell.

Valls	Allió	Rodonyà	Masllorenc	El Vendrell	El Romaní	Calafell Poble	Calafell (Estació)
09:00	09:05	-	-	09:30	09:35	09:40	09:45
13:45	13:50	-	-	14:15	14:20	14:25	14:30
19:30	19:35	19:40	19:45	20:00	20:05	20:10	20:15
22:00	22:05	-	-	22:30	22:35	22:40	22:45

Calafell (Estació)	Calafell Poble	El Romaní	El Vendrell	Masllorenc	Rodonyà	Allió	Valls
07:45	07:50	07:55	08:00	08:15	08:20	08:25	08:30
13:00	13:05	13:10	13:15	-	-	13:40	13:45
18:45	18:50	18:55	19:00	-	-	19:25	19:30
21:15	21:20	21:25	21:30	-	-	21:55	22:00

Font: Web de Mobilitat de la Generalitat.

4.2.2 Ferrocarril

Pel que fa al servei de tren, el municipi d'Alió no compta amb cap estació de RENFE. La més propera és la de Valls, que forma part de la línia ferroviària de mitja distància Barcelona – la Plana – Lleida. A l'alçada de Sant Vicenç de Calders aquesta línia ferroviària es bifurca en dos recorreguts alternatius, que passen per Tarragona i Reus o per Valls, respectivament. Aquest darrer té parada a les següents poblacions, d'est a oest: Barcelona-Estació de França, Barcelona-Sant Andreu Comtal, Barcelona-el Clot Aragó, Barcelona-Passeig de Gràcia, Barcelona-Sants, Vilanova i la Geltrú, Sant Vicenç de Calders, Roda de Mar, Roda de Barà, Salomó, Vilabella, Nulles-Bràfim, Valls, la Plana-Picamoixons, la Riba, Vilaverd, Montblanc, l'Espluga de Francolí, Vimbodí, Vinaixa, la Floresta, les Borges Blanques, Juneda i Lleida-Pirineus.

Mitjançant la connexió per bus amb Calafell es pot accedir a la línia R2 Sud ("Línia del Garraf") de Rodalies de Catalunya, que va de Sant Vicenç de Calders a Barcelona-Estació de França, passant per Calafell, Segur de Calafell, Cunit, Cubelles, Vilanova i la Geltrú, Sitges, Garraf, Platja de Castelldefels, Castelldefels, Gavà, Viladecans, el Prat de Llobregat, Bellvitge, Barcelona-Sants i Barcelona-Passeig de Gràcia.

Des d'Alió es pot anar a l'estació de Valls amb les tres línies de bus interurbà, que tenen parada a l'estació d'autobusos d'aquesta població.

4.3 ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

4.3.1 Situació actual

Encara que la morfologia planera i les dimensions del nucli d'Alió afavoreixen els desplaçaments a peu, no existeix cap itinerari que l'uneixi amb els altres

sectors urbans del municipi (polígons industrials). Només en el cas del futur sector IS-1, objecte d'un pla parcial en tràmit, l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) preveu la creació d'un itinerari per a vianants i bicicletes que l'unirà amb el poble d'Alió i amb l'estació de RENFE de Valls.

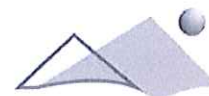
Els únics itineraris existents al municipi són els dos senders excursionistes que el travessen:

- El GR-172, de la Mussara (Baix Camp) a Bellprat (Anoia). En el tram entre Renau i Santes Creus entra al municipi pel sud des de Puigpelat pel Camí de Vallmoll i creua la C-51. Després entra al poble, per la banda de ponent, pel Camí Vell de Valls (Fotos 3 i 4), i en surt pel nord, pel Camí de les Parades. Segueix llavors en direcció nord-est pel Camí d'Alió a Santes Creus, passant pel cementiri (Foto 5), i surt del municipi en direcció al monestir.
- El PR-C 4, de Valls a Alió, que entra al terme per l'oest per l'antic camí de Valls a Santes Creus i desemboca al Camí de Vilafranca, que segueix fins a unir-se al GR-172.

Els camins del municipi són utilitzats per a la pràctica del senderisme i de les rutes en BTT i a cavall. Alguns d'ells estan senyalitzats per Turisme de Catalunya (Camí dels Muntanyesos, de la Torre de la Mixarda, del Pla de Cabra,...), en alguns casos aprofitant alguns trams dels itineraris marcats (GR, PR,...).

4.3.2 Equipaments i zones verdes

Gairebé tots els equipaments públics del municipi estan situats al nucli antic d'Alió. Alguns es troben a l'edifici nou de l'Ajuntament, a l'extrem nord, mentre que els equipaments educatius i culturals estan situats a l'altra banda de l'actual C-51 (Avinguda Jacint Verdaguer) i les piscines són als afores del poble en direcció nord-est.



Taula 4.3-1. Equipaments d'Alió.

Tipus	Equipament	Localització
Administratius	Ajuntament	C/ Jaume I, 7
Culturals	Casa de Cultura	C/ Marià Fortuny, s/n
Educatius	Escola La Barquera	C/ Marià Fortuny, s/n
Socials	Associació de Jubilats i Pensionistes d'Alió Local Social	C/ Germà Saperas, 15
Sanitaris	Consultori mèdic Farmaciola	C/ Jaume I, 7
Esportius	Camp de Futbol	C/ Marià Fortuny, s/n
	Piscina municipal	Camí del Cementiri, s/n

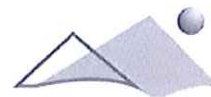
Font: Ajuntament d'Alió.

Pel que fa a les zones verdes i places es troben també al nucli urbà d'Alió. La més cèntrica i important és la Plaça Sant Bartomeu, situada davant de l'església, amb arbrat, mobiliari urbà i jocs infantils (Foto 11). Cal destacar també la Plaça de les Moreres, situada a ponent del nucli antic a la part baixa del poble, també amb parterres enjardinats, arbres i mobiliari urbà (Foto 12).

4.3.3 Problemàtica de la mobilitat a peu i en bicicleta

La topografia plana del territori i les reduïdes dimensions del nucli urbà afavoreixen la mobilitat a peu. Alguns carrers molt estrets i la manca de voreres en alguns trams (Foto 13), especialment al nucli antic, dificulten l'accessibilitat a les persones amb mobilitat limitada: gent gran, amb cadires de rodes, amb cotxets d'infants, etc. (Foto 14). En la majoria de carrers de la part antiga, però, s'ha optat per deixar una sola plataforma a un sol nivell amb una diferenciació de color del paviment entre la calçada per als vehicles i la vorera (Fotos 15, 16 i 17). En d'altres casos, però, l'amplada reduïda del vial no permet ni tan sols fer aquesta diferenciació (Fotos 18 i 19). Si bé en algun cas s'hi ha senyalitzat la limitació de velocitat per indicar la prioritat per als vianants (Foto 20), la mateixa estructura irregular i l'estretor dels carrers ajuda a mantenir el trànsit pacificat.

La mobilitat en bicicleta es veu dificultada per la manca d'itineraris específics. Tanmateix, l'extensa xarxa de camins del municipi, alguns d'ells senyalitzats com a itineraris per a vianants i bicicletes permetrien connectar totes les àrees urbanes (poble i zones industrials) entre elles i fins i tot amb els municipis veïns.



5 AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de mobilitat generada, relaciona els nous usos urbans amb la generació i atracció de nous desplaçaments, establint les següents ràtios:

- Ús d'habitatge: El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona.
- Ús industrial: 5 viatges/100 m² de sostre.
- Equipaments: 20 viatges/100 m² de sostre.
- Zones verdes: 5 viatges/100 m² de sòl.

Aplicant estrictament aquestes ràtios donaria que el desenvolupament dels nous sectors urbans i urbanitzables definits pel POUM d'Alió generaria més de 40.000 desplaçaments diaris. Cal fer, però, una sèrie de consideracions:

- Per als nous sectors residencials s'ha preferit prendre com a ràtio de referència 7 viatges/habitatge, donat que si bé d'acord amb l'últim cens d'habitatge (2001) la mitjana era de 2,7 persones/habitatge, en els darrers anys semblaria que s'ha reduït notablement.
- En aquest nivell del planejament no està definit l'ús que tindran les diferents reserves de sòls per a equipament del sòl urbà i urbanitzable. En concret dins dels nous sectors industrials el POUM no preveu l'ús per a cap equipament estratègic (socio sanitari, educatiu, cultural,...), per la qual cosa es pot preveure un tipus d'ús més vinculat al mateix polígon industrial (serveis, formació, promoció econòmica,...). Per aquesta raó en els equipaments situats dins dels nous sectors urbans i urbanitzables industrials s'hi ha aplicat una ràtio de 0,5 visitants/100 m² de sostre.
- En el cas de les zones verdes situades als nous sectors industrials, s'ha considerat que no atrauran cap desplaçament, donat que es tractarà més aviat de zones enjardinades destinades a millorar la qualitat paisatgística de l'espai que no pas parcs públics.
- Pel que fa a les ràtios de mobilitat generada per l'ús industrial i pels equipaments i zones verdes dels nous sectors residencials s'han mantingut les del Decret 344/2006.

La possible implantació d'activitats de tipus comercial o d'oficines d'una dimensió que pogués tenir un impacte significatiu sobre la mobilitat es donaria en tot cas fora del nucli urbà, en els polígons industrials, on ja s'han fet les consideracions pertinents sobre la mobilitat generada.

En la següent taula es detalla el càlcul de la mobilitat generada per cada tipus de sòl una vegada aplicades les ràtios fixades (veure Annex: Càlcul de la mobilitat generada):

Taula 5.1. Mobilitat generada pel desenvolupament dels nous sectors de creixement del POUM d'Alió.

Ús	Total	Desplaçaments diaris
Habitatge	408 habitatges	2.856
Industrial	401.284 m ²	20.064
Equipaments	41.996 m ²	1.489
Zones Verdes	86.073 m ²	445
MOBILITAT TOTAL GENERADA		24.854

Font: Elaboració pròpia.

La major part de la mobilitat generada prové de l'ús industrial (Figura 4.3-1), especialment en els polígons que es creen de nou (SUD-ind-1 i SUND-1), degut a les seves dimensions. En els sectors industrials la mobilitat generada pels altres usos és molt baixa (equipaments) o nul·la (zones verdes).

Pel que fa als nous sectors residencials (Figura 4.3-2) l'ús que genera més desplaçaments és el dels habitatges repartits per tots els nous creixements, situats al nord i a l'est del nucli urbà. Igualment repartits, encara que quantitativament molt menys significatius, tindríem els viatges generats pels equipaments i, menys encara, les zones verdes.

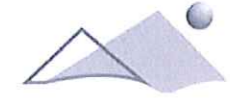


Figura 5.1. Viatges generats pels nous sectors industrials previstos pel POUM d'Alió.

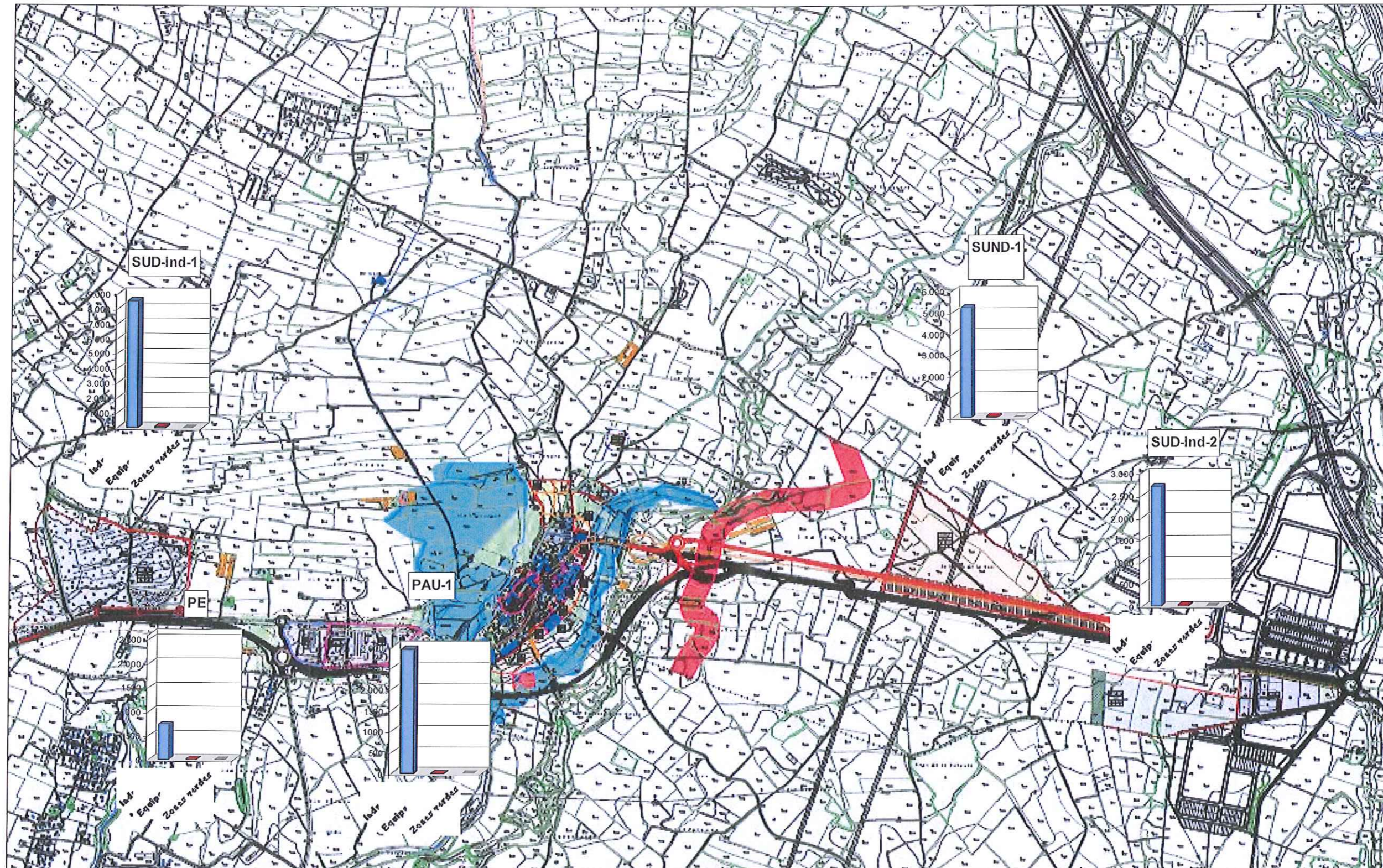
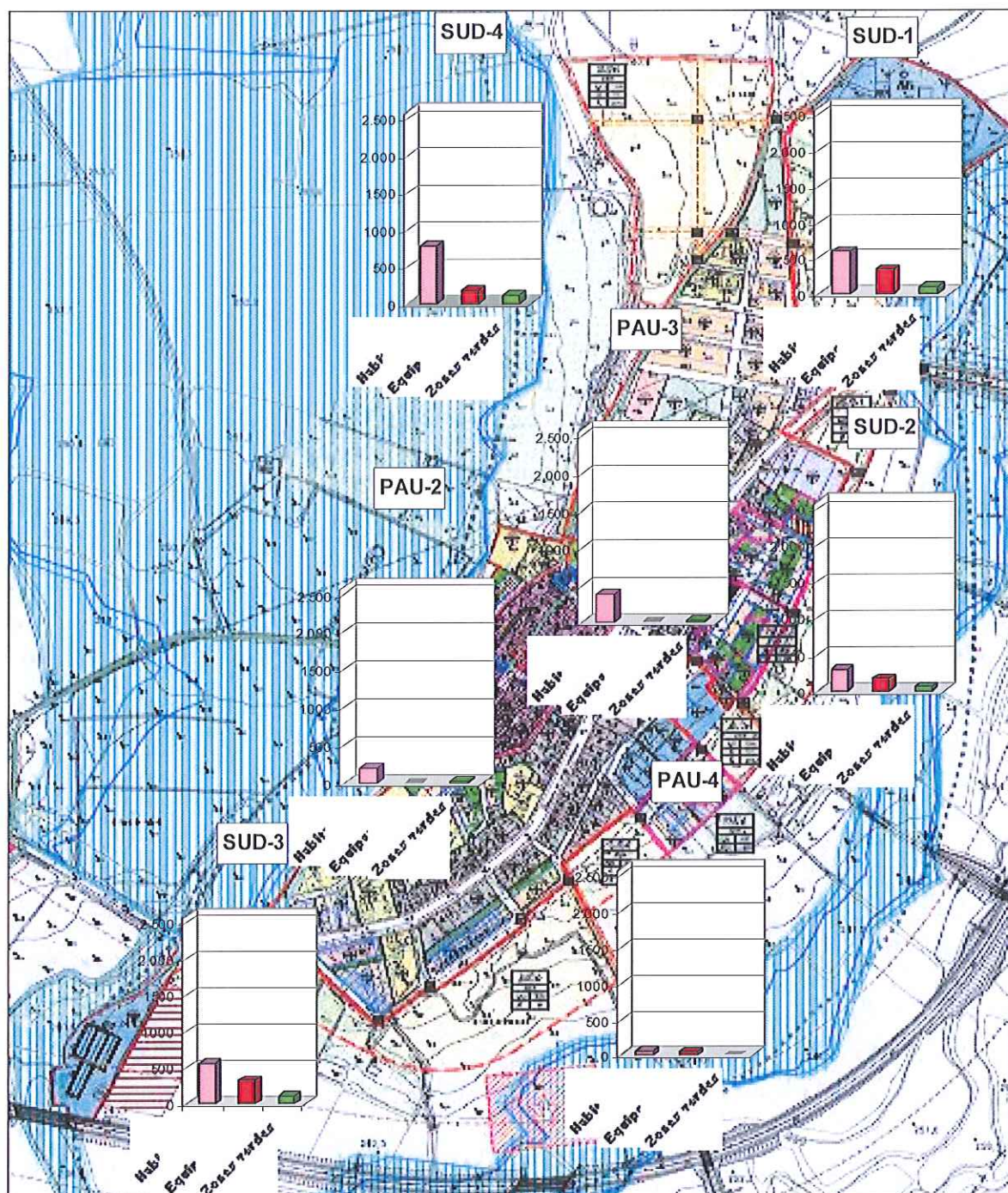
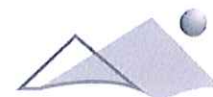




Figura 5.2. Viatges generats pels diferents sectors de creixement residencial del POUM d'Alió.





Degut a la mobilitat que generarà el desenvolupament del POUM, en cadascun dels nous sectors residencials en sòl urbà (PAU-2, PAU-3, PAU-4, PAU-5) es preveu la reserva d'espai per a aparcaments per a vehicles, amb un mínim d'1 plaça per habitatge que s'arrodoniria a l'alça. En el cas dels nous sectors de sòl urbanitzable residencial (SUD-1, SUD-2, SUD-3, SUD-4) s'haurà de reservar un espai corresponent a 1,5 places d'aparcament per cada unitat d'habitatge i cada 100 m² construïts d'altres usos, en els espais de les parcel·les privades.

En el moment de desenvolupar cadascun d'aquests sectors es podrà destinar una part de l'aparcament per a motocicletes.

En l'Ordenança de regulació de la incidència de les activitats sobre l'entorn i el medi ambient inclosa dins de les Normes urbanístiques s'estableix l'obligatorietat de disposar d'una zona de càrrega i descàrrega, que estarà situada a l'interior del local o dins del límit de la parcel·la, per a les següents activitats:

- Comerç de superfície total superior a 500 m².
- Comerç de gran superfície.
- Indústria sotmesa al règim d'intervenció de llicència ambiental o superior.
- Magatzem de superfície superior a 200 m².

Per tal d'estimular l'ús de la bicicleta es preveu també la reserva d'espai per als aparcaments corresponent. Seguint les especificacions del Decret 344/2006, s'haurien de reservar les següents places:

- Ús d'habitatge: Màx. de 2 places/habitatge o 2 places/100 m² sostre o fracció.
- Ús industrial: 1 plaça/100 m² sostre o fracció.
- Equipaments docents: 5 places/100 m² sostre o fracció.
- Equipaments esportius, culturals i recreatius: 5 places/100 m² sostre o fracció.
- Altres equipaments públics: 1 plaça/100 m² sostre o fracció.
- Zones verdes: 1 plaça/100 m² sostre o fracció.

Com en el cas de la mobilitat generada, si apliquéssim estrictament aquestes ràtios donaria que el desenvolupament del POUM d'Alió requeriria gairebé 9.000 places d'aparcament per a bicicletes. També en aquest cas caldria fer una sèrie de consideracions:

- S'ha preferit optar per un màxim de 2 places per habitatge, tenint en compte la utilització potencial de la bicicleta tant en desplaçaments interns dins del poble com entre el nucli urbà i els sectors industrials.

AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

- Tenint en compte les ràtios baixes de mobilitat generada que s'han considerat per als nous sectors industrials i el baix percentatge de desplaçaments esperables en bicicleta, s'ha optat per preveure 0,2 places d'aparcament per cada 100 m² de sostre industrial. Per al sostre destinat a equipaments en aquests sectors s'ha aplicat una ràtio de 0,1 places d'aparcament per cada 100 m².
- Respecte a les reserves per a equipaments situades en els nous sectors residencials, donat que no es preveu ubicar-hi cap tipologia que pogués generar una mobilitat important s'ha optat per una ràtio d'una plaça d'aparcament per cada 100 m² de sostre.
- Finalment, pel que fa a la mobilitat generada per les zones verdes dels nous sectors residencials es manté la ràtio del Decret 344/2006.

En la taula següent es mostren els valors obtinguts una vegada aplicades aquestes ràtios (veure Annex: Càlcul de la mobilitat generada):

Taula 5.2. Reserva d'aparcaments de bicicletes als nous sectors de creixement del POUM d'Alió.

Ús	Total	Places d'aparcament de bicicletes
Habitatge	408 habitatges	816
Industrial	401.284 m ²	803
Equipament	41.996 m ²	101
Zona verda	86.073 m ²	89
APARCAMENT DE BICICLETES		1.809

Font: Elaboració pròpia.

En aquest cas el nombre màxim de places d'aparcament correspon a l'ús d'habitatge en els nous sectors residencials, seguit dels generats per les noves implantacions industrials. Hi ha un nombre molt petit de places que s'assignen tant als nous equipaments com a les zones verdes, que es concentren bàsicament en els nous sectors urbans i urbanitzables residencials que es desenvoluparan. Tanmateix aquest nombre de places d'aparcament serà ampliable en cas que la demanda així ho requereixi.

La disposició final dels aparcaments es definirà en els corresponents plans parcials que desenvolupin cadascun dels sectors. Donades les dimensions reduïdes i l'estructura complexa del nucli urbà, la distribució final de les places entre els diferents sectors es podrà variar per tal que la seva localització i accessibilitat sigui la més adient.



6 PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS

6.1 ANÀLISI DE LA PROPOSTA D'ORDENACIÓ

6.1.1 Sòl urbà residencial

El POUM preveu un creixement limitat del poble d'Alió, mitjançant l'acabament de la trama urbana en alguns sectors de sòl urbà (PAU-2, PAU-3 i PAU-4) i el desenvolupament de nous sectors de sòl urbanitzable al nord (SUD-4) i a l'est (SUD-1, SUD-2 i SUD-3) del nucli urbà actual. Això permetrà finalitzar la trama viària, ordenar la façana del poble en aquestes zones i obtenir sòl per a equipaments que complementin els actualment existents.

6.1.2 Zones industrials

A banda de consolidar i finalitzar els sectors industrials existents, com el d'ENTAR (sectors de sòl urbà PAU-1 i PP), o d'ampliar-los com en els cas del polígon Alió-Bràfim (SUD-ind-2), el POUM reconeix els que estan actualment en tràmit (SUD-ind-1).

Es reserva un àmbit de sòl urbanitzable no delimitat (SUND-1) per tal de formar part d'un sector d'activitats econòmiques supramunicipal. El desenvolupament d'aquest sector està condicionat a la tramitació d'un pla parcial plurimunicipal conjuntament amb l'àmbit previst en el terme contigu de Vila-rodonà, que seria gestionat pels dos ajuntaments i, si s'escau, amb la participació de la Generalitat.

6.2 XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES

6.2.1 Nucli urbà d'Alió

Les voreres previstes pels futurs plans parcials que desenvolupin els diferents sectors urbanitzables i pels plans d'actuació urbana tindran amplades suficients i desnivells adequats com per a permetre uns recorreguts continus i accessibles a tots els vianants, incloses les persones amb mobilitat reduïda. En tot cas no tindran mai pendents superiors al 8% i connectaran amb els itineraris existents que recorren pel municipi (GR, PR,...). La xarxa d'itineraris per a vianants haurà de complir la normativa vigent¹ i, molt especialment, el Codi d'Accessibilitat.

¹ Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques. Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat.

PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS

Aquests nous creixements contemplaran també els corresponents carrils per a bicicletes de manera que formin una xarxa contínua que uneixi els diferents sectors amb els diferents equipaments del poble.

Pel que fa al nucli antic caldrà mantenir i reforçar els elements de senyalització i urbanització destinats a delimitar-lo com a zona de prioritat per a vianants, estenent-la, si s'escau, a les àrees limítrofes.

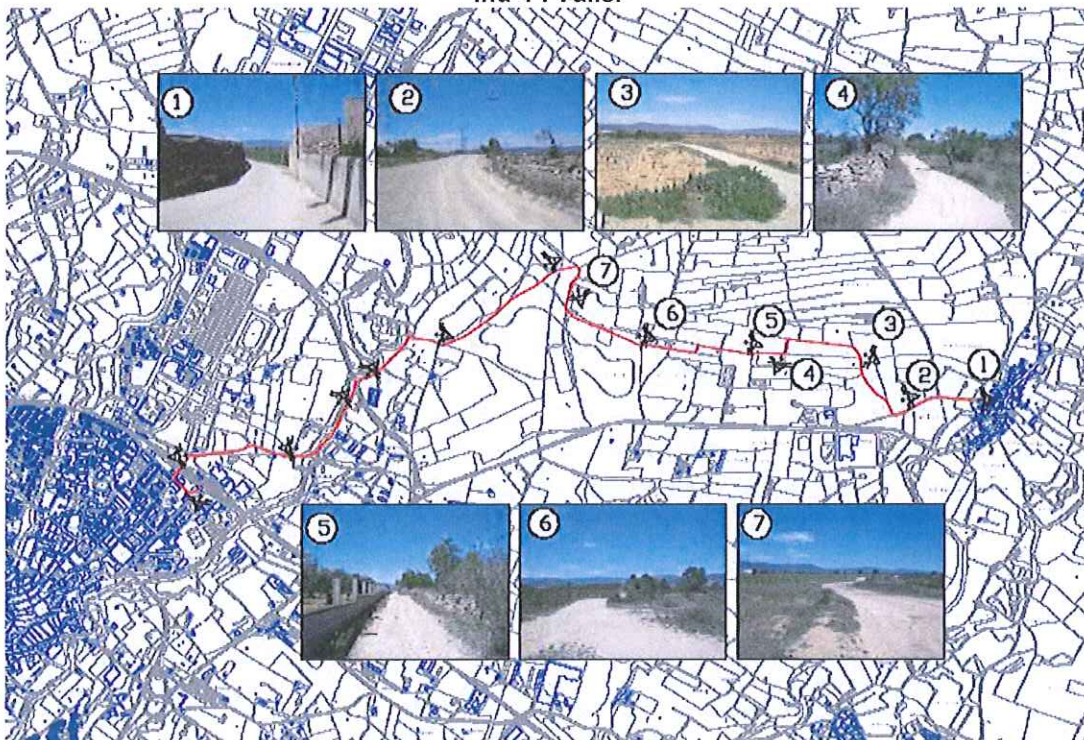
A nivell supramunicipal caldria plantejar la possibilitat de crear una xarxa d'itineraris a peu i en bicicleta que, aprofitant els camins i senders existents, connectés amb els pobles veïns: Puigpelat, Bràfim, Vila-rodona,...

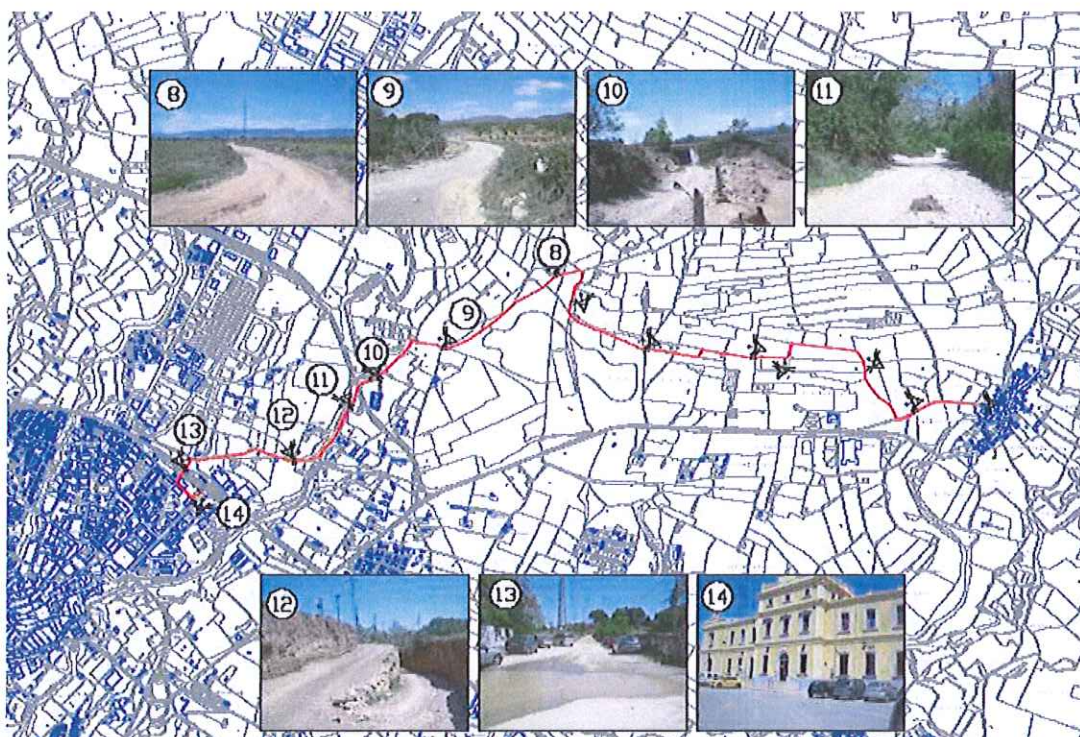
Pel que fa a la connexió entre el nucli urbà i els polígons industrials es proposen els següents itineraris:

6.2.2 Pla parcial IS-1 (Sector SUD-ind-1)

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) pel pla parcial IS-1 (sector SUD-ind-1 del POUM) ja preveu un itinerari per a vianants i bicicletes que connecti el nucli d'Alió amb el sector i aquest amb l'estació de RENFE de Valls. Aquest itinerari aprofita el recorregut del camí tradicional d'Alió a Valls, per on ja discorren alguns trams dels senders GR-172 i PR-C 4, apte per recórrer a peu i en bici.

Figura 6.2-1. Proposta d'itinerari a peu i en bicicleta entre el nucli d'Alió, el sector SUD-ind-1 i Valls.





Font: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel pla parcial IS-1.

6.2.3 Polígon ENTAR (Sector SU-3)

L'accés per a vianants i bicicletes podria iniciar el seu recorregut en l'itinerari anterior a la sortida del poble des d'on, seguint el camí de Vallmoll, per on discorre el GR-172, arribaria fins al polígon. La principal dificultat d'aquest itinerari rau en creuar la carretera, però amb la imminent construcció de la variant de la C-51 es minimitzarà l'efecte barrera d'aquesta via. En un futur aquest vial pot esdevenir una avinguda urbana, habilitant els corresponents carrils per a vianants i bicicletes paral·lels a la carretera, de manera que la connexió entre el nucli urbà d'Alió i el polígon industrial passaria a fer-se per l'antiga carretera.

Continuant el GR-172 pel camí de Vallmoll es podria connectar el polígon industrial amb Puigpelat amb un itinerari vàlid tant per a vianants com bicicletes.

6.2.4 Polígon industrial Alió-Bràfim (sectors SU-4 i SUD-ind-2)

La connexió es podria fer a través d'un itinerari que sortís del nucli urbà per l'antic camí d'Alió a Bràfim i recorregués per camins al sud de l'actual C-51. En concret, abans de les pallisses de Cogullada i del Miró entroncaria amb un vial de servei paral·lel a la carretera actual que forma part del projecte de la nova carretera, i que tornaria a enllaçar amb els camins que porten al nou sector industrial.

6.2.5 Polígon supramunicipal (SUND-1)

L'itinerari per a vianants i bicicletes podria aprofitar una part del recorregut del camí d'Alió a Santes Creus, per on discorre un tram del GR-172, fins a l'alçada del cementiri, enllaçant posteriorment amb camins que porten directament al nou sector industrial.

Des d'aquest nou polígon es podria connectar amb els itineraris que portessin al sector anterior (SUD-ind-2) creuant l'actual C-51 a través dels corresponents passos elevats que s'han previst en l'execució de la nova carretera per salvar la infraestructura.

6.3 XARXA D'ITINERARIS PER A TRANSPORT PÚBLIC

6.3.1 Nucli urbà d'Alió

El Decret 344/2006 estableix que en les xarxes de 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"*.

No es proposa modificar ni ampliar les parades d'autobús actualment existents dins del nucli d'Alió, donat que tots els nous sectors urbans es troben dins d'un radi inferior als 500 m.

Pel que fa a la connexió amb els municipis veïns, l'únic amb el qual no té cap servei de transport públic és Puigpelat. En aquest sentit es podria estudiar la viabilitat de desviar-hi alguna de les línies que passa per Alió. O bé, com a alternativa, hi hauria la possibilitat d'allargar la línia de transport interurbà que comunica Valls amb Puigpelat, Bràfim, Vilabella, Nulles i Montferri.

Pel que fa als diferents sectors industrials es proposa el següent:

6.3.2 Pla parcial IS-1 (Sector SUD-ind-1)

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) pel pla parcial IS-1 (sector SUD-ind-1 del POUM) planteja allargar les línies d'autobús interurbanes per dins del futur polígon, establint-hi les corresponents parades.



Figura 6.3-1. Proposta de recorregut de les línies d'autobús al sector SUD-ind-1.



Font: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pel pla parcial IS-1.

6.3.1 Polígon ENTAR (Sector SU-3)

Caldrà establir alguna parada de les línies interurbanes que recorren per l'actual C-51, unint Alió amb Valls.

6.3.2 Polígon industrial Alió-Bràfim (sectors SU-4 i SUD-ind-2) i polígon supramunicipal

El pla parcial que desenvolupi el polígon industrial supramunicipal haurà de contemplar una proposta de mobilitat conjunta que defineixi els diferents itineraris en vehicle privat, a peu i en bicicleta, així com una proposta de possibles recorreguts per l'interior de les línies d'autobús existents, amb les corresponents parades, tal com s'ha fet per al sector SUD-ind-1.

6.4 XARXA D'ITINERARIS PER A VEHICLES PRIVATS

El POUM incorpora el futur traçat de la variant de la carretera C-51, actualment en construcció. Una vegada es posi en marxa aquesta infraestructura alliberarà de trànsit l'interior del poble d'Alió, permetent un accés directe als diferents sectors industrials sense passar per dins del nucli urbà.

D'aquesta manera l'antiga carretera, que rep els noms d'Avinguda Montserrat i Avinguda Jacint Verdaguer al seu pas per dins del nucli urbà, passarà a ser un vial totalment urbà, esdevenint només l'eix principal que canalitzi l'accés i la comunicació entre els diferents sectors, mitjançant una sèrie de carrers

PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS

secundaris que els articulen i que van a desembocar a aquest vial principal. En el disseny futur d'aquest eix viari caldrà preveure una secció que faciliti la mobilitat no motoritzada (a peu i en bicicleta) mitjançant els corresponents itineraris segregats. Aquestes actuacions es desenvoluparan en detall en els projectes corresponents.

Una vegada desenvolupats els sectors situats a l'est d'aquest eix viari, i com a recorregut alternatiu i pràcticament paral·lel, hi haurà el carrer d'Escola, que permet l'accés al sector on es troba el centre educatiu i la Casa de Cultura. Però l'eix més important se situarà més cap a llevant, enllaçant des de l'entrada del poble fins a la sortida per una mena de ronda quasi exterior que permetrà l'accés directe a tots els nous sectors (SUD-1, SUD-2, SUD-3, SUD-4, PAU-2, PAU-3 i PAU-4) sense passar per l'eix Avinguda Montserrat – Avinguda Jacint Verdaguer. La intersecció entre ambdós vials es resoldrà mitjançant una rotonda situada a l'entrada del poble, des d'on aquest eix estructurant alternatiu permetrà també l'accés als sectors situats al nord.

A la resta del nucli urbà, i especialment a la part antiga, es promourà la creació de zones de prioritat per a vianants.





7 CONCLUSIONS

De tot l'exposat fins ara, es formulen les següents conclusions pel que fa a la mobilitat generada pel POUM d'Alió:

- Tot i que el balanç de la mobilitat és lleugerament negatiu (la suma dels desplaçaments dels habitants d'Alió per dins del municipi i dels que venen de fora és inferior als del que surten a fora a treballar o estudiar) l'evolució en els darrers anys (1991-2001) ha estat la següent:
 - Han disminuït els desplaçaments interns (36%).
 - S'han incrementat, encara que poc, els desplaçaments d'Alió a d'altres municipis.
 - Han augmentat notablement (51%) els desplaçaments des d'altres municipis a Alió.
- El percentatge de dones que es desplacen a treballar a fora és molt superior (61%) al de les que venen a treballar al municipi, mentre que en el cas dels homes és superior als que venen d'altres municipis a treballar a Alió (51%). El comportament també es desigual pel que fa als motius de desplaçament, de manera que la mobilitat de les dones per anar a estudiar és superior a la dels homes.
- Valls sobretot, però també alguns municipis propers a Alió: Puigpelat, Vilardona,... concentren la major part dels desplaçaments tant d'anada com de vinguda.
- Pel que fa al repartiment modal, la gran majoria dels desplaçaments que tenen com origen o destí Alió i els desplaçaments a dins del mateix municipi es realitzen amb vehicle privat. El pes del transport col·lectiu, tot i que és molt baix, és similar en tots els casos (entre un 3 i un 5% dels desplaçaments totals). L'ús del mode a peu i en bicicleta és elevat en els desplaçaments interns (25 i 15%, respectivament), mentre que el de la bicicleta és anecdòtic en els que tenen el municipi d'Alió com a destí, i és completament inexistent en els desplaçaments que van d'Alió cap als altres municipis. Aquest predomini del vehicle privat com a mode de transport es reflecteix també en els elevats índexs de motorització (gairebé un vehicle per habitant).
- La major part de la mobilitat es generarà com a conseqüència de les noves implantacions industrials, especialment en els polígons de grans dimensions que es crearan de nou.
- En una proporció inferior, de gairebé una desena part, se situen els desplaçaments generats pels nous habitatges i, molt per darrera, els que generen els nous equipaments i zones verdes del nucli urbà.
- Per tal de donar resposta a aquest increment dels desplaçaments i promoure una mobilitat més sostenible en el present estudi es proposen les següents mesures:

PROPOSTES DE XARXES D'ITINERARIS

- Preveure que les voreres previstes pels futurs plans parcials que desenvolupin els diferents sectors urbanitzables i pels plans d'actuació urbana tinguin amplades suficients i desnivells adequats com per a permetre uns recorreguts continus i accessibles a tots els vianants, incloses les persones amb mobilitat reduïda. En tot cas no tindran mai pendents superiors al 8% i connectaran amb els itineraris existents que recorren pel municipi (GR, PR,...).
- Preveure els corresponents carrils per a bicicletes en el nous creixements de manera que formin una xarxa contínua que uneixi els diferents sectors amb els diferents equipaments del poble.
- Consolidar i, si s'escau, estendre la zona de prioritat per a vianants del nucli antic.
- Plantejar la possibilitat de crear una xarxa d'itineraris a peu i en bicicleta que, aprofitant els camins i senders existents, connecti amb els pobles veïns: Puigpelat, Bràfim, Vila-rodona,...
- Pel que fa a la connexió entre el nucli urbà i els polígons industrials executar la proposta, prevista en el pla parcial IS-1 (sector SUD-ind-1), actualment en tràmit, d'un itinerari per a vianants i bicicletes que connecti el nucli d'Alió amb el sector i aquest amb l'estació de RENFE de Valls.
- Connectar la resta de sectors industrials amb el poble mitjançant itineraris per a vianants i bicicletes que aprofitin els camins existents.
- Preveure, en els futurs plans parcials que desenvolupin els nous sectors industrials, l'allargament de les línies d'autobús i la incorporació de les corresponents parades, en la línia del que s'ha previst en el pla parcial que desenvolupa el sector SUD-ind-1.





Estudi realitzat per,

Lluís Salada i Rubió
Col. Núm. 09528-C (CBC)
ARDA Gestió i Estudis Ambientals

La tècnica de Medi Ambient
Salut Pública i Territori

Gemma Pepió Espuny





8 BIBLIOGRAFIA I DOCUMENTACIÓ CONSULTADA

BLAU TARRACO Enginyeria d'evolucions. (2008): "Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament del Pla Parcial Industrial i de Serveis del Sector "IS-1" a Alió (Alt Camp)".

BLAU TARRACO Enginyeria d'evolucions. (2008): "Addenda a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel desenvolupament del Pla Parcial Industrial i de Serveis del Sector "IS-1" a Alió (Alt Camp)".

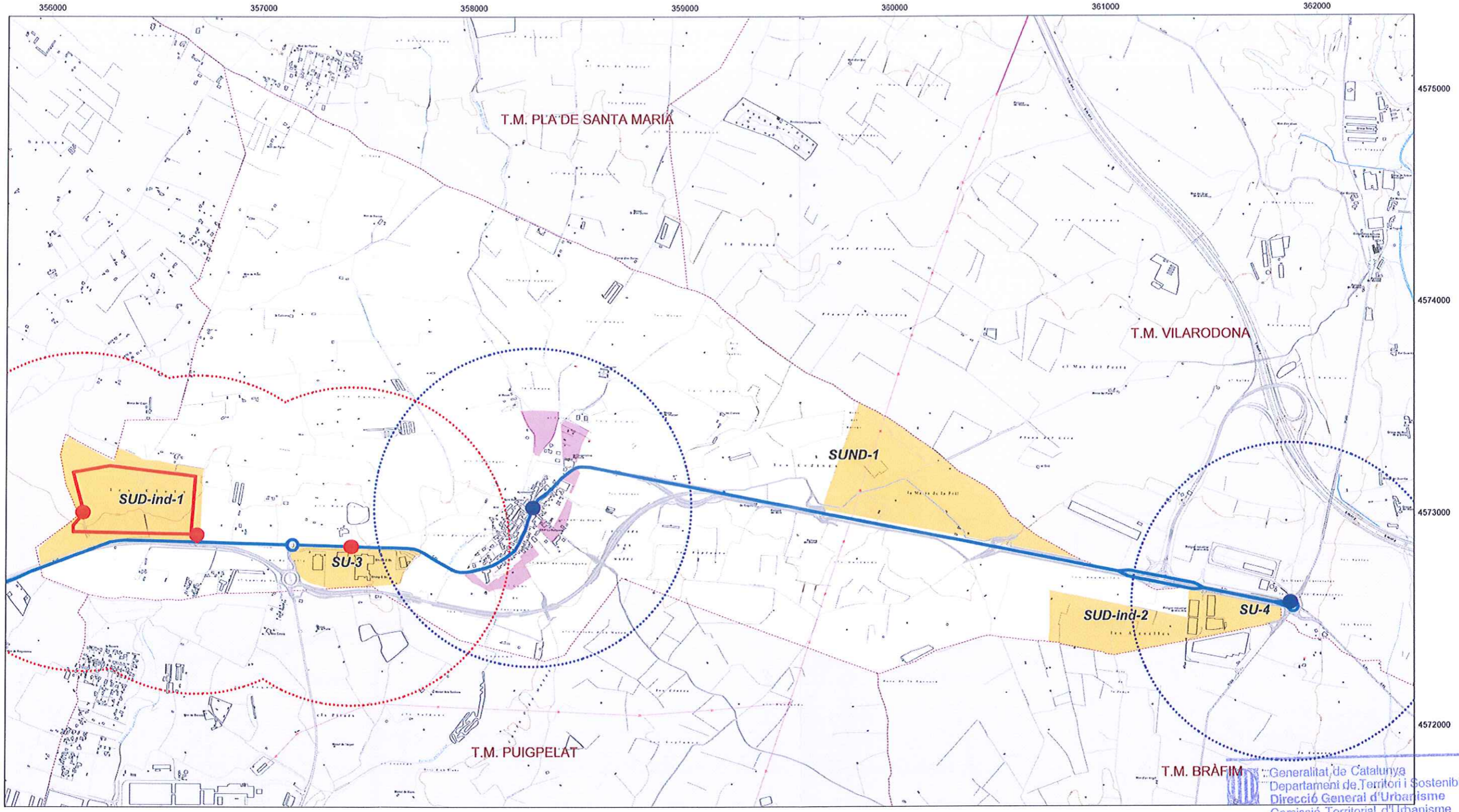
INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA (2001): "Enquesta de Mobilitat Obligada".

Miralles-Guasch, C. (2005): "Mobilitat i gènere" a "Mobilitat obligada". SAM, 10. Àrea de Medi Ambient, Diputació de Barcelona.



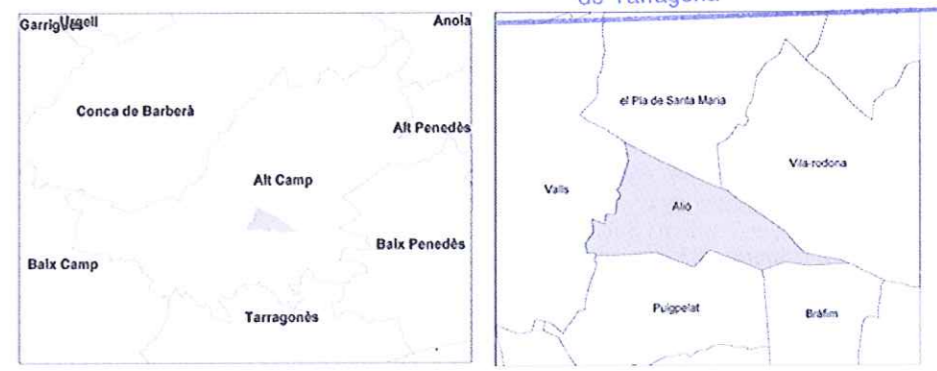
PLÀNOLS



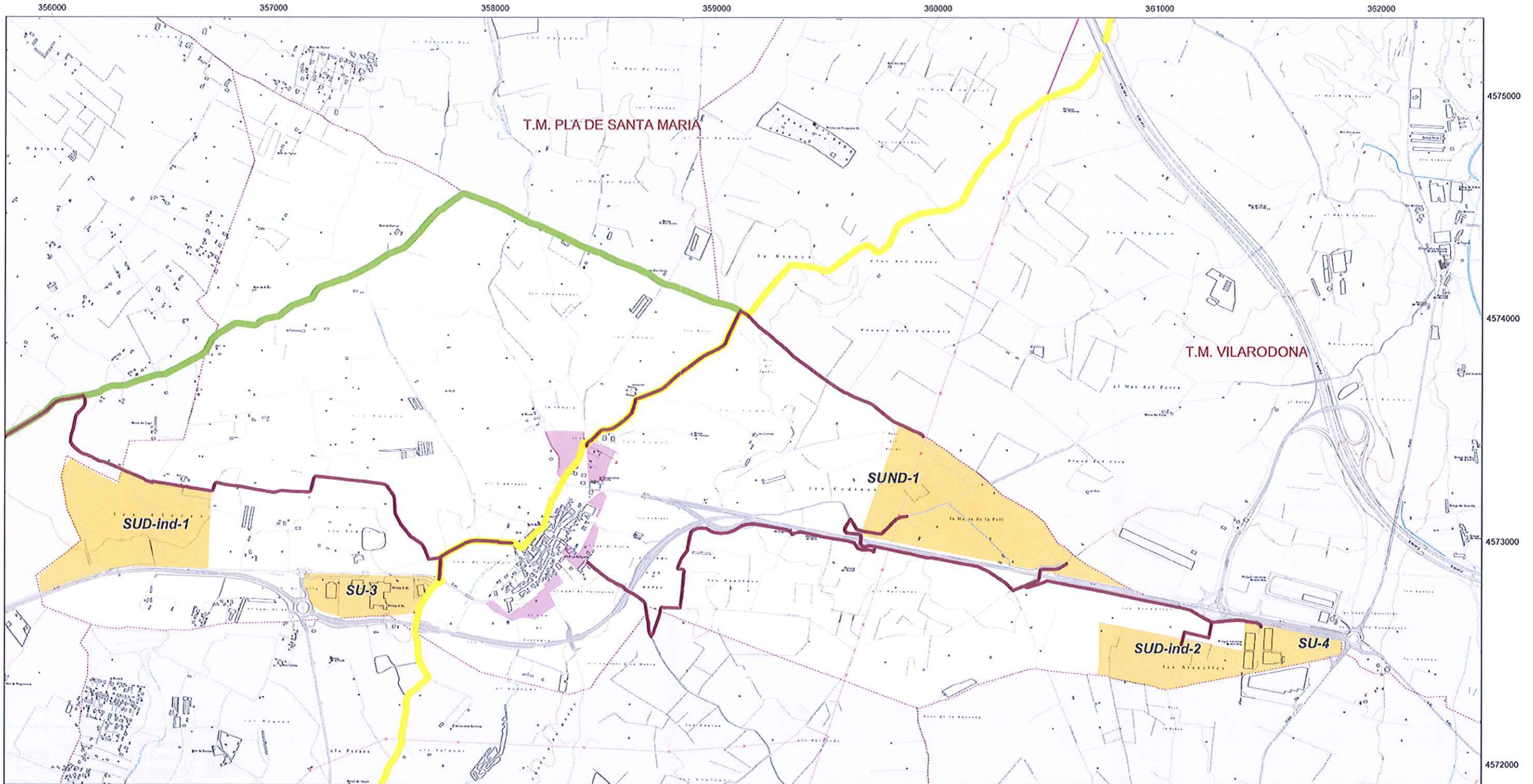


Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Tarragona

- PROPOSTES POUM**
- FUTURS POLÍGONS INDUSTRIALS
 - SECTORS DE CREIXEMENT DEL NUCLI URBÀ
 - ÀMBIT PLA PARCIAL
 - LÍNIA EXISTENT
 - LÍNIA PROPOSADA
 - PARADA EXISTENT
 - PARADA PROPOSADA
 - COBERTURA DE LES PARADES D'AUTOBÚS EXISTENTS (750 m)
 - COBERTURA DE LES PARADES D'AUTOBÚS PROPOSADA (750 m)




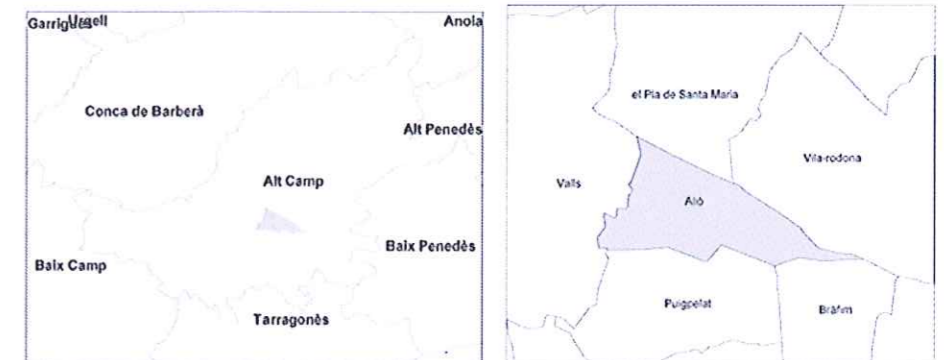
<p>Document</p> <p>ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GNERADA DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPL D'ALIÓ</p>	<p>Realització</p>	<p>Data</p> <p>MARÇ 2013</p>	<p>Escala</p> <p>1:18000</p>	<p>Nom del plànol</p> <p>TRANSPORT COL·LECTIU</p>	<p>Núm. de plànol</p> <p>LÀMINA I</p>
--	--------------------	------------------------------	------------------------------	---	---------------------------------------



- PROPOSTA D'ITINERARIS A PEU I EN BICICLETA
- PR-C 4
- GR-172




 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Tarragona



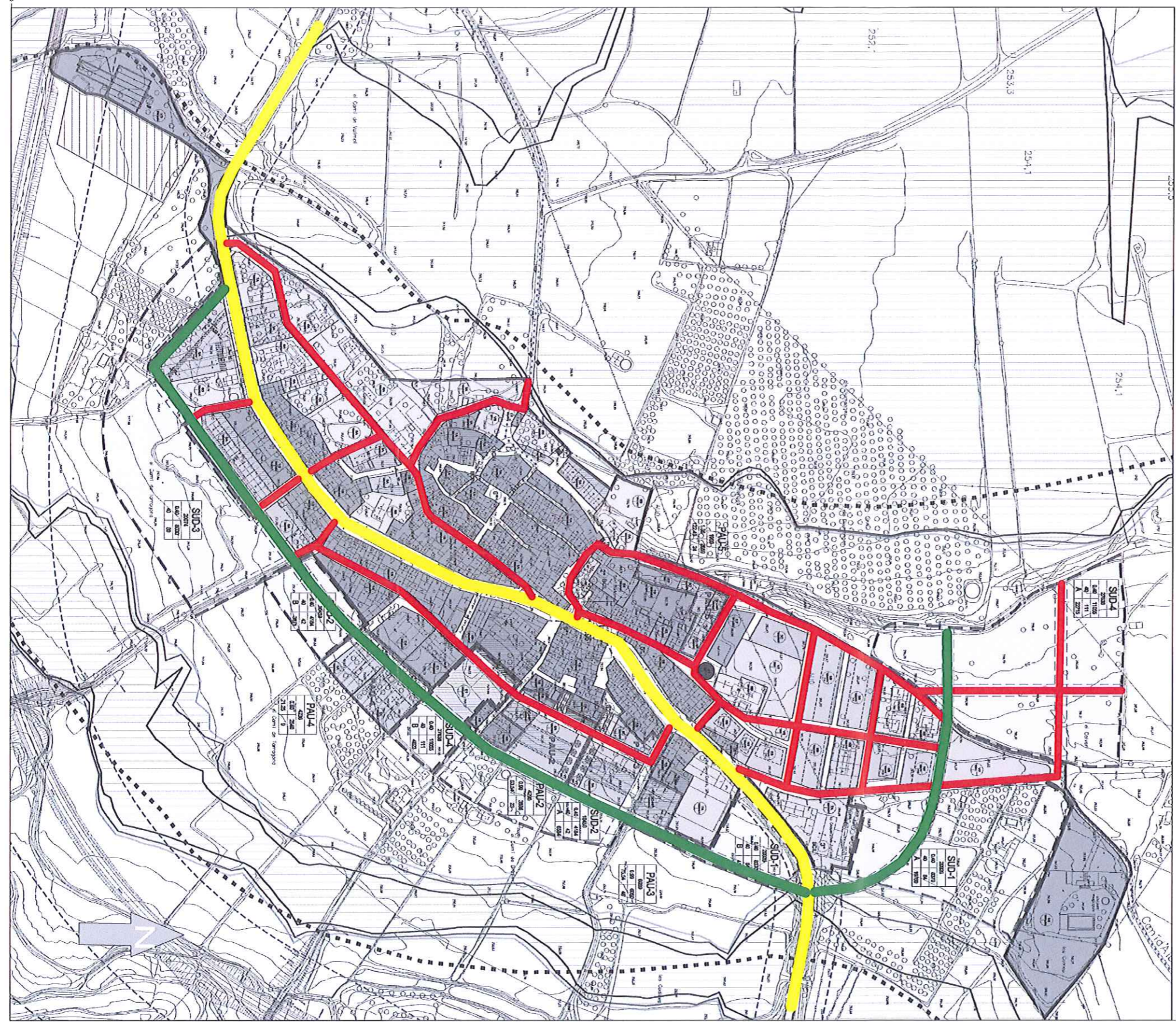
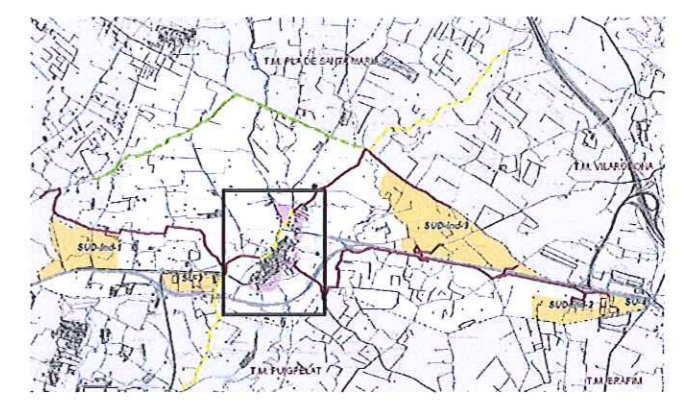
Document ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GNERADA DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPL D'AIGUÀ	Realització 	Data MARÇ 2013	Escala 1:18000	Nom del plànol ITINERARIS A PEU I BICICLETA	Núm. de plànol LÁMINA II
--	--	-------------------	-------------------	--	-----------------------------

LLEGENDA

TIPUS D'EIX

- ALTRES VIALS IMPORTANTS
- EIX VIARI PRINCIPAL
- VIAL ESTRUCTURANT

Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori i Sostenibilitat
 Direcció General d'Urbanisme
 Comissió Territorial d'Urbanisme
 de Tarragona



Document	ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GNERADA DEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPL D'ALIÓ	Realització	 ARDA GESTIÓ I ESTUDIS AMBIENTALS	Data	MARÇ 2013	Escala	1:3500	Nom del plànol	XARXA BÀSICA PER A VEHICLES	Núm. de plànol	LÀMINA III
----------	--	-------------	---	------	-----------	--------	--------	----------------	-----------------------------	----------------	------------

ANNEX FOTOGRÀFIC



ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 1: Parada d'autobús a l'alçada de la Plaça Nova.



FOTO 2: Parada d'autobús a l'alçada del núm. 1 de l'Avinguda Jacint Verdaguer.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 3: Senyal indicador del GR-172 a l'entrada d'Alió.



FOTO 4: Entrada del GR-172 al nucli urbà d'Alió pel camí vell de Valls.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 5: Senyal indicador del GR-172 a la sortida d'Alió, a l'alçada del cementiri.



FOTO 6: Casa de Cultura.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 7: Escola La Barquera.



FOTO 8: Local social (accés per l'Avinguda Jacint Verdaguer).

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 9: Local social (accés pel carrer Germà Saperas).



FOTO 10: Piscina municipal.

ESTUDI D'AVUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 11: Plaça Sant Bartomeu.



FOTO 12: Plaça de les Moreres.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 13: Trams sense voreres o amb una amplada molt estreta a l'Avinguda Jacint Verdaguer.



FOTO 14: Trams amb voreres molt estretes i graons al carrer de la Font.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 15: Desembocadura del Carrer Colom a l'Avinguda Jacint Verdaguer.



FOTO 16: Carrer Mossèn Ibarra.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 17: Passatge entre el carrer Germà Saperas i la Plaça Catalunya.



FOTO 18: Carrer del Castell.

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA PEL PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA
MUNICIPAL D'ALIÓ



FOTO 19: Carrer Major.



FOTO 20: Inici del carrer Germà Saperas.

ANNEX CÀLCUL DE LA MOBILITAT GENERADA



Càlcul de la mobilitat generada

PAU-1

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Industrial	58711	5 viatges / 100 m ²	2.936
Equipaments	0	0,5 viatges / 100 m ²	0
Zones verdes	6296	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			2.936

PAU-2

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	28	7 viatges/habitatge	196
Equipaments	0	20 viatges / 100 m ²	0
Zones verdes	470	5 viatges / 100 m ²	24
TOTAL			220

PAU-3

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	54	7 viatges/habitatge	378
Equipaments	0	20 viatges / 100 m ²	0
Zones verdes	520	5 viatges / 100 m ²	26
TOTAL			404

PAU-4

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	9	7 viatges/habitatge	63
Equipaments	230	20 viatges / 100 m ²	46
Zones verdes	0	5 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			109

PE

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Industrial	14404	5 viatges / 100 m ²	720
Equipaments	1491	0,5 viatges / 100 m ²	7
Zones verdes	2982	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			728

SUD-1

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	84	7 viatges/habitatge	588
Equipaments	1674	20 viatges / 100 m ²	335
Zones verdes	2093	5 viatges / 100 m ²	105
TOTAL			1.027

SUD-2

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	42	7 viatges/habitatge	294
Equipaments	837	20 viatges / 100 m ²	167
Zones verdes	1046	5 viatges / 100 m ²	52
TOTAL			514

SUD-3

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	80	7 viatges/habitatge	560
Equipaments	1606	20 viatges / 100 m ²	321
Zones verdes	2007	5 viatges / 100 m ²	100
TOTAL			982

SUD-4

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Habitatges	111	7 viatges/habitatge	777
Equipaments	2210	20 viatges / 100 m ²	442
Zones verdes	2763	5 viatges / 100 m ²	138
TOTAL			1.357

SUD-Ind-1

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Industrial	169753	5 viatges / 100 m ²	8.488
Equipaments	14146	0,5 viatges / 100 m ²	71
Zones verdes	28292	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			8.558

SUD-Ind-2

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Industrial	53943	5 viatges / 100 m ²	2.697
Equipaments	6743	0,5 viatges / 100 m ²	34
Zones verdes	13486	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			2.731

SUND-1

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Viatges/dia
Industrial	104473	5 viatges / 100 m ²	5.224
Equipaments	13059	0,5 viatges / 100 m ²	65
Zones verdes	26118	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			5.289

Taula resum

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Viatges/dia
Habitatge	408	2.856
Industrial	401.284	20.064
Equipaments	41.996	1.489
Zones verdes	86.073	445
TOTAL		24.854

Càlcul d'aparcaments de bicicletes

PAU-1

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Industrial	58711	0,2 places / 100 m ²	117
Equipaments	0	0,1 places / 100 m ²	0
Zones verdes	6296	0 viatges / 100 m ²	0

TOTAL			117
--------------	--	--	------------

PAU-2

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	28	2 places/habitatge	56
Equipaments	0	1 plaça / 100 m ²	0
Zones verdes	470	1 plaça / 100 m ²	5

TOTAL			61
--------------	--	--	-----------

PAU-3

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	54	2 places/habitatge	108
Equipaments	0	1 plaça / 100 m ²	0
Zones verdes	520	1 plaça / 100 m ²	5

TOTAL			113
--------------	--	--	------------

PAU-4

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	9	2 places/habitatge	18
Equipaments	230	1 plaça / 100 m ²	2
Zones verdes	0	1 plaça / 100 m ²	0

TOTAL			20
--------------	--	--	-----------

PE

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Industrial	14404	0,2 places / 100 m ²	29
Equipaments	1491	0,1 places / 100 m ²	1
Zones verdes	2982	0 viatges / 100 m ²	0

TOTAL			30
--------------	--	--	-----------

SUD-1

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	84	2 places/habitatge	168
Equipaments	1674	1 plaça / 100 m ²	17
Zones verdes	2093	1 plaça / 100 m ²	21

TOTAL			206
--------------	--	--	------------

SUD-2

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	42	2 places/habitatge	84
Equipaments	837	1 plaça / 100 m ²	8
Zones verdes	1046	1 plaça / 100 m ²	10
TOTAL			103

SUD-3

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	80	2 places/habitatge	160
Equipaments	1606	1 plaça / 100 m ²	16
Zones verdes	2007	1 plaça / 100 m ²	20
TOTAL			196

SUD-4

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Habitatges	111	2 places/habitatge	222
Equipaments	2210	1 plaça / 100 m ²	22
Zones verdes	2763	1 plaça / 100 m ²	28
TOTAL			272

SUD-Ind-1

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Industrial	169753	0,2 places / 100 m ²	340
Equipaments	14146	0,1 places / 100 m ²	14
Zones verdes	28292	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			354

SUD-Ind-2

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Industrial	53943	0,2 places / 100 m ²	108
Equipaments	6743	0,1 places / 100 m ²	7
Zones verdes	13486	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			115

SUND-1

Ús	Sostre/Sòl (m ²)	Ràtio	Aparcaments
Industrial	104473	0,2 places / 100 m ²	209
Equipaments	13059	0,1 places / 100 m ²	13
Zones verdes	26118	0 viatges / 100 m ²	0
TOTAL			222

Taula resum

Ús	Habitatges Sostre/Sòl (m ²)	Places d'aparcament
Habitatge	408	816
Industrial	401.284	803
Equipaments	41.996	101
Zones verdes	86.073	89
TOTAL		1.809

