

ESTUDI DE MOBILITAT
ORDENACIÓ D'UN SISTEMA GENERAL MUNICIPAL
D'INFRAESTRUCTURES I EQUIPAMENTS PER A LA IMPLANTACIÓ
D'UNA ACTIVITAT DE RECOLLIDA MUNICIPAL DE RESIDUS

Ajuntament de Petra

ÍNDEX

| | | |
|---|--|--------------------------------------|
| 1 | INTRODUCCIÓ I JUSTIFICACIÓ..... | 3 |
| 2 | ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA..... | 5 |
| 3 | ASPECTES DE LA MOBILITAT RECOLLITS EN EL PROJECTE..... | 5 |
| 4 | PROPOSTA D'ORDENACIÓ..... | 6 |
| | 4.1 Nova ordenació de la circulació..... | ¡Error! Marcador no definido. |
| | 4.2 Altres propostes..... | ¡Error! Marcador no definido. |
| 5 | CONCLUSIONS..... | 6 |

1 INTRODUCCIÓ I JUSTIFICACIÓ

Un estudi de mobilitat, en endavant EM, té com objectiu identificar, descriure i avaluar els probables efectes significatius sobre la mobilitat, en aquest cas com a conseqüència de l'ordenació d'un sistema general municipal d'infraestructures i equipaments per a la implantació d'una activitat de recollida municipal de residus.



Mapa 1. Localització prevista de la deixalleria de Petra

En relació al concepte de mobilitat, aquest es pot diferenciar entre:

- Mobilitat obligada: inclou aquells desplaçaments que ha de realitzar la població per motius de feina o estudis i que, a més, solen ser reiterats i pendulars. En el cas del present document, es faria referència en aquest tipus de mobilitat.
- Mobilitat no obligada: s'inclourien aquells desplaçament que fa la població per motius personals i no obligatoris (p.e. compres, visites a metges, gestions, oci, etc.). Tot i que no arriba als nivells de la mobilitat obligada, aquests són cada cop més freqüents.

Abans d'entrar pròpiament amb la redacció de l'estudi, és necessari determinar l'abast que ha de tenir aquest. Així, seguint amb l'exposat en la **disposició addicional tercera de la Llei 12/2017, de 29 de desembre, d'urbanisme de les Illes Balears** referent als estudis de mobilitat de grans centres

generadors de mobilitat, el projecte no es pot considerar que reuneixi els requisits per ser considerat un gran centre generador de mobilitat.

Per tant, en base a aquestes prescripcions, no escau l'elaboració d'un estudi de mobilitat d'acord amb la disposició addicional tercera de la Llei 12/2017 d'Urbanisme de les Illes Balears.

Donat que a les Illes Balears no hi ha legislació tècnica en matèria de mobilitat, per els càlculs que acompanyen a l'estudi, s'han emprat les prescripcions tècniques que dona el decret de la Generalitat de Catalunya 344/2006 de 19 de setembre , *de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada* a l'hora d'estimar la mobilitat generada per les noves actuacions urbanes.

Així, les ràtios mínimes de viatges per dia queden recollides a la taula següent:

| | Generació de viatges diaris |
|-------------------------|---|
| Ús d'habitatge | El més gran dels dos següents: 7 viatges per habitatge o 3 viatges per habitant |
| Ús residencial | 10 viatges per cada 100 m2 de sòl edificat. |
| Ús comercial | 50 viatges per cada 100 m2 de sòl edificat. |
| Ús d'oficines | 15 viatges per cada 100 m2 de sòl edificat. |
| Ús industrial | 5 viatges per cada 100 m2 de sòl edificat. |
| Equipaments | 20 viatges per cada 100 m2 de sòl edificat. |
| Espais lliures | 5 viatges per cada 100 m2 de sòl. |
| Franja costanera | 5 viatges per cada m de platja |

Taula 1. Ràtios mínimes de generació de viatges. Font: elaboració pròpia a partir del Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Segons aquesta metodologia, s'estaria parlant d'un **equipament** i per tant tindria un ràtio de **20 viatges per cada 100 m2 de sòl edificat**. Per tant, segons el projecte, la superfície construïda seria d'un total de **620 m2**.

Actualment no existeix cap altra parcel·la disponible que pugui complir amb els criteris mínims per ser destinada per complir les funcions d'aquest equipament, per tant, no es presenten alternatives de cara a l'estudi de la mobilitat d'aquestes.

2 ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

Com ja s'ha comentat, el projecte consisteix l'ordenació d'un sistema general municipal d'infraestructures i equipaments per a la implantació d'una activitat de recollida municipal de residus.

En base a això, i tot aplicant les ràtios mínimes de generació de viatges tenint en compte que s'està avaluant la mobilitat d'un equipament, s'estima que hi haurà un total de **124 viatges per dia**. S'ha de dir que, a dia d'avui, en aquesta parcel·la ja s'hi duu a terme una activitat de recollida de residus per tant, **no s'espera que hi hagi un increment notable del nombre de viatges diaris a la zona**.

El funcionament d'un Parc Verd comporta moviments diaris, ocasionats pels propis vehicles del servei de recollida de residus municipals, els treballadors de la instal·lació i els veïns i veïnes que puguin anar a depositar determinades fraccions de residus. Ara bé, en base al funcionament d'aquestes instal·lacions, el tràfic que es genera ho fa de forma escalonada i sense produir-se grans afluències en un mateix moment, com passa en altres tipus d'equipaments.

3 ASPECTES DE LA MOBILITAT RECOLLITS EN EL PROJECTE

Al tractar-se d'un projecte bàsic, no es donen molts de detalls relacionats amb els aspectes de la mobilitat:

- Tindrà un punt d'entrada i un punt de sortida.
- En l'interior de la parcel·la no s'hi podran realitzar estacionaments de llarga durada.
- L'accés a l'equipament es realitzarà per la carretera Ma-3340 A abans d'entrar en el nucli urbà de Petra.

4 PROPOSTA D'ORDENACIÓ

Donades les característiques de l'equipament, la seva ubicació i la intensitat de tràfic que es produeix en aquesta casta d'equipaments (que és més bé baixa), no es considera necessari realitzar propostes d'ordenació de la mobilitat relacionades amb el Parc Verd de Petra.

5 CONCLUSIONS

En aquest apartat es fa un recull de les conclusions principals que s'han pogut extreure de l'anàlisi de la mobilitat que pot generar la ordenació del nou equipament:

- Donat que l'ús actual de la parcel·la ja coincideix amb el previst amb la nova ordenació per tant, a efectes de mobilitat s'espera el mateix.
- La seva posada en marxa no generarà un increment important de la mobilitat a la zona. Aquesta es reduirà als vehicles dels servei de recollida i als veïns i veïnes que puntualment vagin a depositar els seus residus al Parc Verd.
- La proposta d'ordenació no preveu un creixement de l'equipament per tant no s'espera que augmenti la mobilitat per aquesta causa.

