

ANNEX 2: ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA





ÍNDEX:

I. ANTECEDENTS.

1. El marc legal.....	3
-----------------------	---

II. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

1. Introducció.	
1.1. Mobilitat sostenible	5
1.2. Efectes negatius de la mobilitat actual	7
2. Anàlisi de l'estat actual.	
2.1. Suport físic.....	9
2.2. El parc de vehicles	21
2.3. Anàlisi modal de la mobilitat generada.....	22
2.4. Elements de transport	23
3. Propostes generals per a mobilitat sostenible	
3.1. Infraestructures	25
3.2. Serveis	25
4. Proposta específica.	
4.1. Infraestructures.....	25
4.2. Serveis	25
5. Diagnosi-Conclusió	27

III. L'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

1. El POUM	
1.1. Les previsions de creixement.....	29
2. Els desplaçaments	
2.1. Les dades	30
2.2. Càlcul dels desplaçaments.....	30
3. Mesures Previstes	
3.1. Xarxa viària.....	34
3.2. L'aparcament	34



3.3.	Els desplaçaments en bicicleta.....	34
3.4.	Els vianants.....	35
3.5.	Transport públic	35
3.6.	Els nous creixements.....	35
4.	Avaluació econòmica	
4.1.	Els sectors de creixement	36
4.2.	Les actuacions municipals.....	36



I. ANTECEDENTS.

1. EL MARC LEGAL.

El Decret legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, pel qual s'aprova el Text refós de la Llei d'urbanisme, determina al seu article 59.3c, l'obligació d'incorporar a la Memòria del POUM les mesures adoptades per a facilitar l'assoliment d'una mobilitat sostenible en el municipi, en compliment de l'obligació de prestació del servei de transport col·lectiu urbà de viatgers.

El Decret 305/2006, de 18 de juliol pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'urbanisme, estableix al seu article 71 l'obligació d'incloure a la documentació del POUM un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, amb el contingut que determina la legislació sobre mobilitat.

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat ha estat el marc de referència per a la elaboració d'aquests estudis, mitjançant les Directrius Nacionals de Mobilitat, els Plans Directors de Mobilitat i els Plans de Mobilitat urbana.

Tanmateix;

El Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, determina les directrius que cal seguir per a elaborar aquests estudis.

És per tant doncs, aquest decret el marc de referència per a la elaboració d'aquests estudis.





II. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT.

1. INTRODUCCIÓ.

L'espai viari, xarxa viària, via pública, espai públic urbà, espai entre edificacions, tots ells formats per; carrers, places, bulevards, camins, carrerons, rambles, rondes, passatges, etc., tota aquesta varietat de denominacions ja ens dona pistes de la complexitat d'aquest espai, la diversitat tipològica i funcional suggerint també la història dels seus orígens.

El caràcter intrínsec de l'espai viari es doble; d'una banda es un canal de transport, un camí, un suport físic dels viatges i per tant de la mobilitat de les persones i per altra es un espai d'estança, de joc, de reunió, d'espectacle es a dir un espai de relació i interacció social.

La dinàmica tecnològica, social i urbanística que s'ha vingut produint des de la revolució industrial ha originat el creixement exponencial de les necessitats de transport a les ciutats.

L'aparició de l'automòbil ha transformat profundament l'espai viari establint un domini del caràcter i funció de carretera i camí per a vehicles motoritzats.

Altres transformacions socials i econòmiques han incidit amb aquesta transformació, com:

- *L'evolució del mitjans de comunicació*, que redueixen relacions que abans s'efectuaven pel contacte directe.
- *El canvi de l'estructura comercial*, grans superfícies en front del petit comerç.
- *Les idees del Moviment Modern*, que amb l'esperit ordenador i racionalista promulgaven una radical segregació d'usos i activitats urbanes amb tipologies d'edificació amb blocs oberts i aïllats on l'espai públic urbà era marginal.

El resultat de tot això reflecteix un empobriment cultural i urbanístic dels nous espais públics, on l'equilibri existent dels segles anteriors entre funcionalitat i caràcter social s'ha alterat profundament vers la segregació de modes de transport.

1.1. Mobilitat sostenible.

Una societat amb una mobilitat més sostenible:



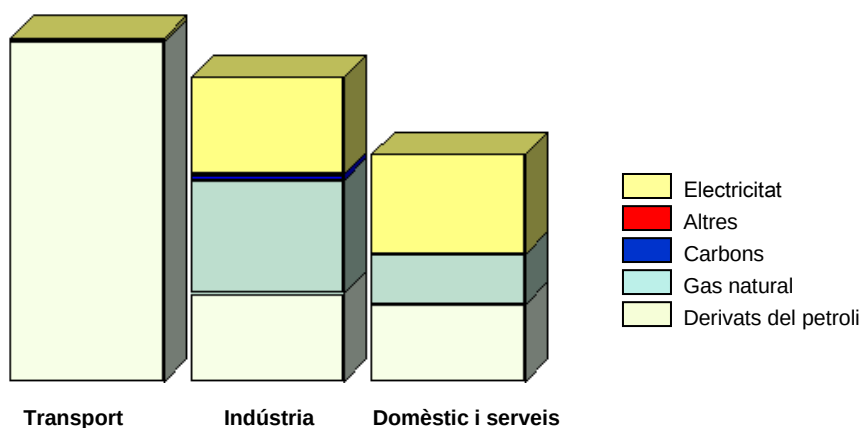
- Fomenta un **ús més racional del cotxe** i promou la seva utilització compartida.
- Recupera els **carrers com a espais de convivència** i intercanvi entre els ciutadans.
- Promou la **utilització eficient dels recursos energètics** i afavoreix la introducció de noves tecnologies i combustibles.
- Té un baix nivell d'accidentalitat i de lesions, ja que **fomenta una mobilitat segura** i respectuosa.
- Dóna **prioritat a la mobilitat a peu fomenta la bicicleta**, ja que són els sistemes de desplaçament urbans més eficients i tranquils.
- Posa a l'abast de tots els ciutadans una **xarxa de transport públic col·lectiu àmplia i en bones condicions**.
- Actuar per a la **reducció de les emissions contaminants i el soroll** per crear un entorn urbà saludable i de qualitat.
- **Fomenta la ciutat compacta i mixta**, i incorpora als instruments urbanístics la planificació dels transports.
- **Evita la exclusió del món laboral o social** derivada de la falta de vehicle privat o carnet de conduir.
- Fomenta el **repartiment equitatiu de l'espai**, sense que cap mitjà de transport tingui preeminència sobre la resta.
- **Educa als ciutadans per a la mobilitat** i demana la seva participació activa i la seva corresponsabilitat en la presa de decisions.

Finals del segle XX es dona un augment de la motorització, tràfic de mercaderies, senyals de saturació de l'espai aeri.

El transport és el principal sector econòmic mundial i el primer consumidor d'energia.

A Catalunya, any 1999: el consum d'energia final es distribueix:

40% Transport. 34% Indústria. 26% Sector terciari i domèstic.





A més, cal dir:

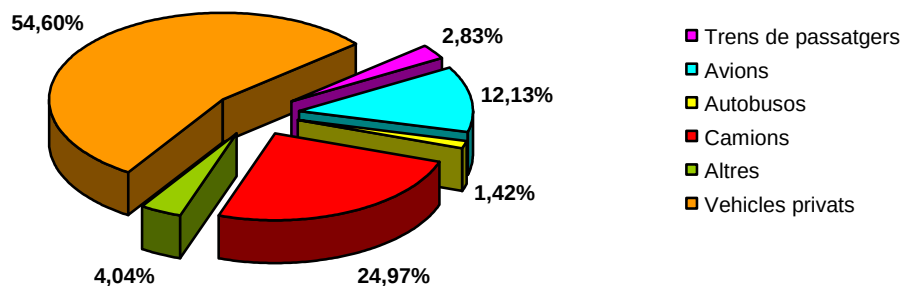
- Que el 98% del consum prové de derivats del petroli.
- Que el 83% del consum energètic correspon a la mobilitat rodada i la meitat es fa a l'àmbit urbà.
- Que els turismes representen el 42%, les furgonetes el 31% i els camions el 23% del consum energètic.
- Que el 63% del consum en carretera és diesel i el 37% gasolina.

Per tant podem parlar d'una societat cada dia més basada en el moviment de persones i mercaderies.

1.2. Efectes negatius de la mobilitat actual:

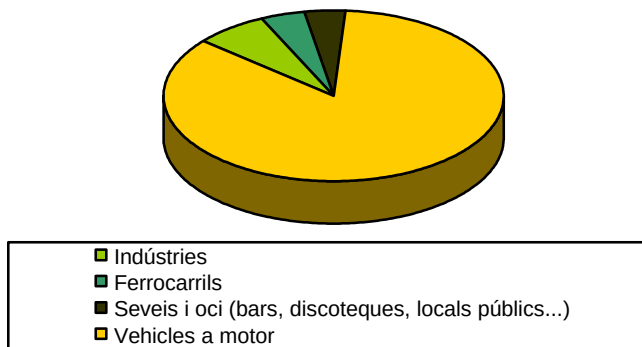
- Emissions a la atmosfera.
- Canvi climàtic.

Emissions de CO2 a Catalunya provocades pel transport.



- Contaminació acústica (soroll).

Principals causes de soroll a les ciutats





- Consum energètic elevat.

Consum energètic per mitjà de transport

Mitjà de transport	Consum (MJ/viatger/Km)*	Eficiència energètica
Bicicleta	0,06	Molt eficient
A peu	0,16	Molt eficient
Tren de rodalies	0,35	Eficient
Autobús urbà	0,58	Eficient
Ciclomotor	1	Poc eficient
Cotxe gasoil/benzina > 1,4 - 2,0 l	2,26-2,98	Poc eficient
Avió Boeing 727	2,89	Poc eficient
Cotxe gasoli/benzina > 2,0 l	3,66-4,66	Molt ineficient

Pes mitjà per persona: 70 kg.

*MJ=Megajoules

- Riscos d'accidents (Mortalitat i ambientals).

Risc d'accident associat a diversos mitjans de transport (Base=100-cotxe-)

Tipus de vehicle	Nivell de risc
Cotxe	100
Avió	12
Autocar	9
Tren	3
Bicicleta	2

Font: "Anar en bicicleta: la solució capdavantera a les ciutats". Comissió Europea/Generalitat de Catalunya (versió en català).

- Ocupació del territori (infraestructures col·lapsades).



2. ANÀLISI DE L'ESTAT ACTUAL.

2.1. Suport físic:

Cal fer esment que Querol no compta amb altres tipus de sistemes de mobilitat que no siguin els propis del transport per carretera.

Les vies que creuen el terme municipal són: C-37, T-201, T-244, TV-2441.

2.1.1. Xarxa viària estatal, nacional i comarcal.

Querol el travessen les següents carreteres:

▪ Carretera de Valls a Igualada (C-37).

Carretera de la xarxa bàsica.

Malgrat que el PTIC l'ha rellevat a un segon ordre, atès a optat per realitzar la comunicació Valls-Igualada per Sta. Coloma de Queralt, és la principal via de comunicació amb la capital de la comarca Valls.

Descripció:

Origen-final: Valls-Igualada.

Direcció: Travessa el Pont en sentit sud-oest / nord-est.

Característiques:

Longitud: 4,37 Km.

Traçat: Rectilini excepte del Pont a Querol que és sinuós.

Secció: Del Pla de Sta. Maria al Pont es de 10 m. fins a Querol es de 5-6 m.

Carrils: Dos.

Ferm: Aglomerat asfàltic

Estat de conservació: Bo.

▪ Carretera de Santes Creus (TP-2441)

Carretera de la xarxa local.

Descripció:

Origen-final: Del límit del terme d'Aiguamúrcia fins al Pont.

Direcció: Sentit sud/nord.

Característiques:

Longitud: 2,75 Km.

Traçat: Rectilini.

Secció: 5-6 m.

Carrils: Dos carrils delimitats.

Ferm: Aglomerat asfàltic

Estat de conservació: Bo.

▪ Carretera de Vendrell (TV-244)

Carretera de la xarxa local.

Descripció:



Origen-final: Camí Vell de Montagut – Límit terme Aiguamúrcia

Direcció: Sentit nord/sud.

Característiques:

Longitud: 5,22 km.

Traçat: Sinuós excepte a Ranxos de Bonany passa a ser rectilini.

Secció: 4-5 m.

Carrils: Dos.

Ferm: Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Bo.

▪ **Carretera d'Esblada a Santa Perpètua de Gaià (TV-201)**

Carretera de la xarxa local.

Descripció:

Origen-final: Ctra. C-37 – Límit terme Santa Perpètua.

Direcció: Sentit est/oest.

Característiques:

Longitud: 1,36 km.

Traçat: Sinuós.

Secció: 4-5 m.

Carrils: Dos.

Ferm: Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Bo.

2.1.2. Xarxa viària municipal.

▪ **Formada pels carrers del nucli urbà.**

Pertanyen a la xarxa local municipal, amb amples insuficients pel trànsit de vehicles i manca de connexions. Sense voreres o voreres insuficients.

Passeig de la Font

Descripció:

Origen-final: Pça. Sant Sebastià – Font de Querol (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,23 km. aproximadament.

Traçat: Irregulars.

Secció: De 3-4 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.

C/ Andorra

Descripció:

Origen-final: Passeig de la Font – c/ França (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,48 km. aproximadament.

Traçat: Irregulars.

Secció: De 1-3 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Formigó/ Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.



Pça. Sant Sebastià

Descripció:

Origen-final: Passeig de la Font – C/ França (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,04 km. aproximadament.

Traçat: Irregulars.

Secció: De 5-17 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.

C/ Josep Cama

Descripció:

Origen-final: Ctra. C-37 – Pça. Sant Sebastià (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,05 km. aproximadament.

Traçat: Regular.

Secció: De 3,5 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Formigó.

Estat de conservació: Mig.

C/ França

Descripció:

Origen-final: Pça. Sant Sebastià – c/ Roman Galimany

Característiques:

Longitud: 0,16 km. aproximadament.

Traçat: Irregulars.

Secció: De 24 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Formigó/ Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.

C/ Roman Galimany

Descripció:

Origen-final: Ctra. C-37 – Ctra. Montagut (Camí de la Segarra)

Característiques:

Longitud: 0,21km. aproximadament.

Traçat: Regulars

Secció: De 4 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.

C/ Santa Maria

Descripció:

Origen-final: C/ Església – Castell de Querol (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,26km. aproximadament.

Traçat: Irregulars

Secció: De 3-5 m.

Carrils: Únic.



Ferm: Formigó.
Estat de conservació: Mig.

C/ Església

Descripció:

Origen-final: Ctra. de Montagut – C/ Santa Maria (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,07km. aproximadament.

Traçat: Irregulars

Secció: De 3-8 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Formigó

Estat de conservació: Mig.

Ctra. de Montagut (Camí de la Segarra)

Descripció:

Origen-final: Ctra. C-37 – Dipòsit d'aigua (tram urbà Querol)

Característiques:

Longitud: 0,4 km. aproximadament.

Traçat: Irregulars

Secció: De 3-5 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Reg asfàltic.

Estat de conservació: Mig.

C/ Sense nom.

Descripció:

Origen-final: Ctra. C-37 – C/ Roman Galimany (Querol)

Característiques:

Longitud: 0,04km. aproximadament.

Traçat: Irregulars

Secció: De 3-5 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Formigó/ Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.

Xarxa viària del nucli de Bonany

Descripció:

Origen-final: Carrers del nucli.

Característiques:

Longitud: 0,5 km. aproximadament.

Traçat: Irregulars.

Secció: De 3-5 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Formigó/ Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Mig.



2.1.3. Xarxa de camins.

L'accidentada orografia, la gran extensió de sòl rural del municipi i la tradició agrícola i forestal que encara manté Querol, fan que presenti una xarxa de camins rurals complexa i interessant.

▪ Principal (titularitat pública):

Camí del Coll de la Segarra

Descripció:

Origen-final: C-37 – Ctra. de les Pobles a Pontons.

Característiques:

Longitud: 7,47 km. aproximadament.

Traçat: sinuós

Secció: De 4.50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Reg asfàltic.

Estat de conservació: Bo.

Camí de Mas Vermell al Camí de la Segarra

Descripció:

Origen-final: Camí de la Segarra – T-244

Característiques:

Longitud: 2,88 km. aproximadament.

Traçat: sinuós

Secció: De 3.50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Bo.

Camí de Formigosa a Esblada

Descripció:

Origen-final: Camí de Mas Vermell a la Segarra – C-37

Característiques:

Longitud: 6,14 km. aproximadament.

Traçat: sinuós

Secció: De 4.00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Bo.

Camí de la C-37 a Seguer

Descripció:

Origen-final: C-37 – T-201

Característiques:

Longitud: 0,8 km. aproximadament.

Traçat: Poc sinuós

Secció: De 3,75 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Reg asfàltic.

Estat de conservació: Bo.



- **Bàsica (titularitat pública):** en aquesta categoria predominen preferentment els fers permeables.

Camí de Cal Camadall

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camins 030 i 031

Característiques:

Longitud: 7,06 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Grava/ Aglomerat asfàltic.

Estat de conservació: Bo.

Camí de Saburella a Cal Baldric

Descripció:

Origen-final: Camí de Cal Camadall – Castell de Saburella

Característiques:

Longitud: 3,63 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,80 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Regular.

Camí de Selmella a Vallespinosa

Descripció:

Origen-final: Final del camí 033 – límit terme.

Característiques:

Longitud: 1,40 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 4,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Dolent.

Camí Nou de Montagut

Descripció:

Origen-final: Camí de la Segarra – C-37

Característiques:

Longitud: 3,70 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Dolent.

Camí de Garrofet

Descripció:

Origen-final: TV-2441 – Terme d'Aiguamúrcia

Característiques:

Longitud: 3,43 km. aproximadament.



Traçat: Sinuós
Secció: De 3,20 m.
Carrils: Únic.
Ferm: Terra.
Estat de conservació: Regular.

Camí de Mas l'Esgrip

Descripció:

Origen-final: TV-2441 – Camí de Garrofet

Característiques:

Longitud: 1,48 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Dolent.

Camí de Punta Blava

Descripció:

Origen-final: Camí Vell de Montagut – Camí de la Rovira Seca

Característiques:

Longitud: 5,83 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Bo.

Camí de la Collada

Descripció:

Origen-final: Camí de Formigosa a Esblada – C-37

Característiques:

Longitud: 3,70 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Regular.

Camí de la Llacuna

Descripció:

Origen-final: Camí de Punta Blava – Terme de Pontons

Característiques:

Longitud: 3,16 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Dolent / intransitable.



Camí de Santa Maria a Pontons

Descripció:

Origen-final: Camí de la Llacuna – Terme de la Llacuna

Característiques:

Longitud: 0,80 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 4,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra/grava

Estat de conservació: Bo.

Camí del Verd

Descripció:

Origen-final: Camí de Punta Blava – C-37

Característiques:

Longitud: 0,62 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 2,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Regular.

Camí de Sant Magí a Pontons

Descripció:

Origen-final: Terme de Santa Perpètua – Terme de la Llacuna

Característiques:

Longitud: 3,55 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 2,20 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Dolent/ intransitable

Camí de Cal Ratat

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camí de Castell a Cal Boada

Característiques:

Longitud: 8,15 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra.

Estat de conservació: Regular.

- **Secundària:** són altres camins de titularitat pública o afectats per l'ús públic del terme.

Camí d'Esplugues

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camí de Cal Rossic

Característiques:



Longitud: 1,74 km. aproximadament.
Traçat: Molt sinuós
Secció: De 2,50 m.
Carrils: Únic.
Ferm: Terra
Estat de conservació: Dolent.

Camí de la Feixa Llarga

Descripció:

Origen-final: C-37 – Riu Gaià

Característiques:

Longitud: 1,90 km. aproximadament.
Traçat: Molt sinuós
Secció: De 3,00 m.
Carrils: Únic.
Ferm: Terra
Estat de conservació: Dolent.

Camí de Cal Maçó

Descripció:

Origen-final: Camí de Cal Baldric – Límit del terme

Característiques:

Longitud: 5,20 km. aproximadament.
Traçat: Sinuós
Secció: De 3,30 m.
Carrils: Únic.
Ferm: Terra
Estat de conservació: Dolent.

Camí de Cal Rosic

Descripció:

Origen-final: Camí de Saburella a Cal Baldric – Terme del Pont

Característiques:

Longitud: 2,82 km. aproximadament.
Traçat: Sinuós
Secció: De 3,50 m.
Carrils: Únic.
Ferm: Terra
Estat de conservació: Dolent.

Camí de Pinyana

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camí de Castellet a Cal Boada

Característiques:

Longitud: 2,10 km. aproximadament.
Traçat: Molt sinuós
Secció: De 2,80 m.
Carrils: Únic.
Ferm: Terra
Estat de conservació: Dolent/ intransitable



Camí de Castellet a Cal Boada

Descripció:

Origen-final: Terme d'Aiguamúrcia – Camí del Pi

Característiques:

Longitud: 0,93 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra / asfalt.

Estat de conservació: Bo.

Camí de Mas d'en Bosc

Descripció:

Origen-final: Camí del Garrofet – TV-2441

Característiques:

Longitud: 2,57 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 4,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Bo.

Camí a Valldossera

Descripció:

Origen-final: T-244 – TV-2441

Característiques:

Longitud: 1,08 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra / asfalt.

Estat de conservació: Bo.

Camí Collet de Can Ferreres

Descripció:

Origen-final: T-244 – Terme de Pontons

Característiques:

Longitud: 1,56 km. aproximadament.

Traçat: Molt sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent.

Camí de la Torrica

Descripció:

Origen-final: TV-2441 – Terme de Pontons

Característiques:

Longitud: 2,30 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 3,20 m.

Carrils: Únic.



Ferm: Terra
Estat de conservació: Regular.

Camí d'Esblada i Querol a Pontons

Descripció:

Origen-final: T-244 – Avda. de Querol

Característiques:

Longitud: 2,92 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 4,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra / asfalt.

Estat de conservació: Bo.

Camí de la Costa de Dalt

Descripció:

Origen-final: Camí de la Punta Blava – Camí d'Esblada i Querol a Pontons

Característiques:

Longitud: 1,33 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 2,80 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Regular.

Camí del Mas de l'Aranya

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camí de Formigosa a Esblada

Característiques:

Longitud: 2,66 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 2,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent/ intransitable.

Camí Vell de Formigosa

Descripció:

Origen-final: Camí de Formigosa a Esblada – Camí de Punta Blava

Característiques:

Longitud: 2,405 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 2,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent/ intransitable.

Camí Solana de la Collada

Descripció:

Origen-final: Camí de Mas de l'Aranya – Camí de la Collada



Característiques:

Longitud: 2,15 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 2,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent/ intransitable.

Camí de la Rovira Seca

Descripció:

Origen-final: Camí del Verd – Camí de Sant Magí a Pontons

Característiques:

Longitud: 0,54 km. aproximadament.

Traçat: Rectilini

Secció: De 2,70 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Regular.

Camí de la Font de Cal Pilot

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camí de Sant Magí a Pontons

Característiques:

Longitud: 1,22 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós

Secció: De 2,50 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent/ intransitable.

Camí de Sant Magí

Descripció:

Origen-final: C-37 – T-201

Característiques:

Longitud: 3,40 km. aproximadament.

Traçat: Molt sinuós

Secció: De 3,00 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent.

Camí Masia Estanella

Descripció:

Origen-final: Camí de Sant Magí a Pontons – Camí de Cal Bruno.

Característiques:

Longitud: 3,36 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 2,80 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

Estat de conservació: Dolent.



Camí de Cal Bruno

Descripció:

Origen-final: C-37 – Camí Masia Estanella

Característiques:

Longitud: 0,73 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 3,70 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Grava.

Estat de conservació: Excel·lent.

Camí del solar de Cal Rector

Descripció:

Origen-final: T-201 – Camí de la C-37 a Seguer.

Característiques:

Longitud: 2,51 km. aproximadament.

Traçat: Sinuós.

Secció: De 2,60 m.

Carrils: Únic.

Ferm: Terra

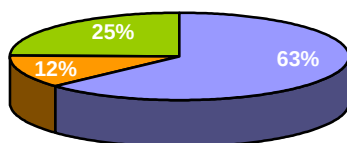
Estat de conservació: Dolent.

- **Resta de camins:** Presenten tot tipus de traçat i direccions de secció inferior a 3 metres, de terra i conservació mig-deficient.

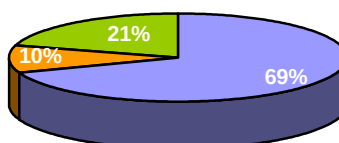
2.2. El parc de vehicles:

Per 1000 habitants						Índex Motorització
		Turismes	Motocicletes	Camions i Furgonetes	Total	
Querol	2010	552,24	106,34	216,42	916,04	0,92
Alt Camp	2010	506,91	72,83	149,78	765,15	0,77
Catalunya	2010	446,7	88,75	107,05	667,45	0,68

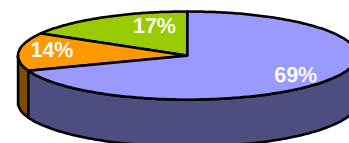
Querol any 2010



Alt Camp any 2010



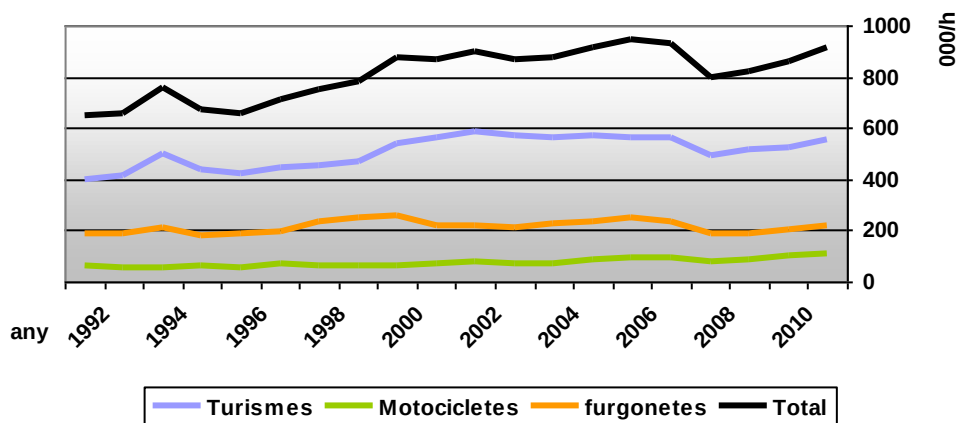
Catalunya any 2010





L'índex de motorització de Querol és superior a la mitja de la comarca i del país, sent un indicador de l'alta mobilitat en vehicle privat. Tanmateix, el nombre de turismes és més baix el que manifesta el caràcter rural del municipi.

Evolució del parc de vehicles de Querol



2.3. Anàlisi modal de la mobilitat generada.

2.3.1. Mobilitat obligada residència-treball.

La majoria dels habitants Querol (60%) utilitzen el transport privat com a base de la seva mobilitat residència-treball, produint-se un efecte de mobilitat insostenible i de poble dormitori.

Mobilitat obligada residència-treball 2001.

Tipus de transport

		Col·lectiu	Privat	Altres*
Desplaçaments dins	45	0	33	10
“ “ a fora	80	1	61	5
“ “ des de fora	9	0	8	0
Total generats.....	125	1	94	15
Total atrets.....	54	0	41	10
Diferència atrets-generats	- 71	- 1	- 53	- 5

*Dintre la categoria de “altres” entren totes les possibilitats des de no desplaçar-se, fer-ho a peu o combinar-lo amb transport privat i públic”



2.3.2. Mobilitat obligada residència-estudi.

Mobilitat obligada residència-estudi 2001.		Tipus de transport		
		Col·lectiu	Privat	Altres*
Desplaçaments dins	0	0	0	0
“ “ a fora	9	8	0	0
“ “ des de fora	1	0	0	0
Total generats	9	8	0	0
Total atrets	1	0	0	0
Diferència atrets-generats	- 8	- 8	0	0

*Dintre la categoria de “altres” entren totes les possibilitats des de no desplaçar-se, fer-ho a peu o combinar-lo amb transport privat i públic”

2.4. Elements de transport.

2.4.1. Transport públic.

Línia:
VALLS-QUEROL (Només a la demanda).
Serveis prèvia demanda fins, o des de, Querol (Tel 977 54 72 90)

DE DILLUNS A DIVENDRES	
SORTIDES DE VALLS	SORTIDES DE QUEROL
8:50	9:30
18:50	19:35

Companyia: Autocars Plana.

Línia:
VILAFRANCA DEL Penedès-CAN LLENAS (VALLDOSSERA).

Vilafranca del Penedès - Can Llenas (Valldossera)		
De dilluns a divendres feiners excepte vacances escolars d'estiu, Nadal i Setmana Santa.		
Sortides de Vilafranca	Sortides de Mas Gassons/Mas Bermell	Sortides de Can Llenas
6:50	8:50	9:00
15:00	16:00	16:10



De dilluns a divendres feiners durant vacances escolars d'estiu, Nadal i Setmana Santa.		
Sortides de Vilafranca	Sortides de Mas Bermell /Mas Gassons	Sortides de Can Llenas
7:10 18:00	8:05	8:15 19:00
Dissabtes feiners tot l'any		
10:00	11:00	11:05
Diumenges i festius tot l'any		
16:30	17:20 (enllaç Barcelona)	17:30 (enllaç Barcelona)

Companyia: Hispano Igualadina.

2.4.2. Transport escolar.

Esblada: Santa Coloma de Queralt (Primària i Secundària).
Transport particular fins l'encreuament de Miralles on els recull un Bus.

Querol: El Pont d'Armentera (Primària), Valls (Secundària).
Taxi fins el Pont d'Armentera i Bus fins a Valls.

Valldossera: Bus al Pla de Manlleu (Primària), Bus a la Bisbal del Penedès (Secundària).

2.4.3. Transport de Mercaderies:

No hi ha línia establerta tanmateix hi ha un important trànsit de camions en la carretera de Valls a Igualada, ja que es la via més curta entre aquestes dues poblacions i aquestes comarques.

2.4.4. Servei de taxi.

No existeix el transport de taxi al municipi. Si es desitja contractar aquest tipus de transport s'ha de fer arribar des de poblacions veïnes.

Servei de taxi a Pontons.
Tlf: 690 82 86 50 – 650 95 59 12



3. PROPOSTES GENERALS PER MOBILITAT SOSTENIBLE.

3.1. Infraestructures:

- Prioritzar la mobilitat de vianants.
- Facilitar el desenvolupament del transport públic.
- Afavorir la intermodalitat del transport.
- Planificar i avaluar l'impacte ambiental de les infraestructures.

3.2. Serveis:

- Increment de l'oferta existent.
- Creació de nous trajectes.
- Incorporació de serveis a la demanda.

4. PROPOSTA ESPECÍFICA.

4.1. Infraestructures:

- S'ha jerarquitzat i planificat la xarxa viària del municipi, establerta en la normativa i grafiada en el plànol.
 - S'han fet reserves de sòl per als trams viaris que manquen per assegurar la mobilitat al terme.
 - S'han protegit els espais destinats a la xarxa viària d'acord la legislació sectorial a la fi de les millores i ampliacions necessàries d'aquesta.
- S'ha projectat la xarxa municipal de forma que es garanteixi la mobilitat dels ciutadans dins del terme i la seva relació amb les poblacions veïnes.
- El traçat de la xarxa respecte els espais protegits i s'ha realitzat generalment damunt d'antigues traces existents a la fi de no triturar el territori.

4.2. Serveis:



4.2.1. Transport de viatgers

Es preveu que es conservaran les línies existents ampliant-se els horaris en la línia de Vilafranca del Penedès, ja que es la tendència natural de la zona, per anar al mercat, al institut, compres, etc.

La línia Valls-Querol, si es compleixen les previsions d'ampliació del nucli de Querol, s'hauria de consolidar amb servei regular d'aquesta línia.

Pel que fa al trajecte des de la zona de Valldossera a Valls, sembla que no serà necessària la implantació d'aquesta línia ja que a Valls, tot i ser la capital de la comarca, no és una tendència natural de la zona, només s'hi va per temes que s'hi ha de tractar obligatòriament amb el Consell Comarcal, Departament d'Agricultura, etc.

4.2.2. Transport escolar:

En quan al transport escolar, segons les últimes informacions rebudes, aviat serà obligatori matricular als infants de la zona de Valldossera a l'escola del Pla de Manlleu per a l'ensenyament primari, ja que al Pla de Manlleu es construirà una nova escola i es vol assegurar alumnat. Per tant és previsible que s'hagi de crear una nova línia de transport escolar des de la zona de Valldossera fins al Pla de Manlleu. Els alumnes de l'escola del Pla de Manlleu quan passen a ESO van al Vendrell pel que ja hi ha una línia des del Pla de Manlleu.

4.2.3. Transport mercaderies:

En quan al transport de mercaderies, la carretera de Valls a Igualada, es previsible que hi augmenti el trànsit ja que a més de ser una via força directa, s'estan portant a terme importants obres de millora i ampliació de la carretera del Pla de Santa Maria (on hi ha sortida de l'Autopista) al Pont d'Armentera, amb el que és molt possible que al arribar al Pont d'Armentera es formi un coll d'ampolla i que en el futur es millori aquesta carretera.

No es preveu que el transport de mercaderies augmenti en les altres carreteres que travessen el municipi.



5. DIAGNOSI-CONCLUSIÓ.

- Querol solament compta amb el transport per carretera com a únic sistema de mobilitat.
- La xarxa de carrers municipals no es apta pel trànsit de vehicles i pateix una manca de connexions i accessos viaris suficients.
- Compta amb una xarxa de camins interessants per al lleure els quals presenten un estat de conservació mig, essent els de traçat sinuós i pendent els de pitjor estat.
- Parc de vehicles per sobre de la mitjana nacional i comarcal.
- Elevada mobilitat residència-treball i sempre en vehicle privat.
- Important mobilitat residència-estudi per l'anada als centres de primària i a l'Institut de Secundària que obliga als nens a desplaçar-se fora del municipi.
- El servei de transport públic és deficient pel nombre de viatges.
- El caràcter turístic del municipi fa que la demanda de serveis i infraestructures es multipliqui els dies festius i els períodes de vacances i en canvi restin en desús la resta de l'any.

Per tant, les actuacions previstes en el POUM tenen l'objectiu de millorar les mancances detectades i garantir la mobilitat sostenible.





III. L'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA.

1. EI POUM

1.1. Les previsions de creixement.

L'HORITZÓ DE DESENVOLUPAMENT AL 2026

El POUM té vigència indefinida no obstant planteja com a hipòtesi de treball que el POUM es tramitarà durant el període 2009-2011 i entrarà en vigor a mitjans de 2012 essent per tant la seva programació dividida en tres quinquennis (2012-2016; 2017-2021; 2022-2026) de forma que l'escenari resultant sigui l'horitzó de l'any 2026 coincidint amb el que fa el PTPCT.

EL PLA D'ETAPES

El POUM estableix un Pla d'etapes amb l'objecte de regular i controlar el desenvolupament, urbanització i edificació de cadascun dels sectors delimitats.

LA PREVISIÓ DE CREIXEMENT

El POUM determina un potencial màxim d'edificació de 2.098 habitatges en sectors de sòl urbà no consolidat i sòl urbanitzable delimitat, tanmateix alguns d'aquests sectors compten ja amb habitatges edificats que sumen un total de 598, per tant el potencial màxim de creixement és de 1.500 habitatges.

A efectes d'avaluar l'increment de mobilitat generada utilitzem les dades de potencial màxim del planejament.



2. ELS DESPLAÇAMENTS

2.1. Les dades.

Segons Memòria, el potencial màxim del POUM presenta les següents dades:

Nombre màxim habitatges	2.098 hab
Ús residencial (m2 sostre)	(inclòs en habitatges)
Ús activitat econòmica (m2 sostre)	88.403,22
Ús equipaments (m2 sostre)	126.030,86
Ús d'espais lliures (m2 sòl)	584.746,07

2.2. Càlcul dels desplaçaments.

Aplicant les ràtios següents que determina l'Annex 1 del Decret,

Ús habitatge	7 viatges/habitatge
Ús activitat econòmica (m2)	25 viatges/100 m2st
Ús equipaments (m2)	20 viatges/100 m2st
Ús d'espais lliures (m2)	5 viatges/100 m2sòl

Obtindrem els desplaçaments generats, per a cada àmbit de desenvolupament i per a la totalitat del terme municipal, que són els següents:



PAU-3 MAS BERMELL				
ús	núm. Hab.	sostre (m ²)	sòl (m ²)	viatges (ud)
habitatge	719	251.134,56		5.033
activitat econòmica		27.903,84		6.976
equipament		14.461,20		2.892
espais lliures			195.051,17	9.753
total				24.654

PMU-1 CASTELL				
ús	núm. Hab.	sostre (m ²)	sòl (m ²)	viatges (ud)
habitatge	7	1.310,42		49
activitat econòmica		0,00		0
equipament		109,20		22
espais lliures			873,61	44
total				115

PMU-3 SANTA MARIA				
ús	núm. Hab.	sostre (m ²)	sòl (m ²)	viatges (ud)
habitatge	6	1.186,53		42
activitat econòmica		0,00		0
equipament		494,39		99
espais lliures			791,02	40
total				180

PMU-6 CAN LLENES				
ús	núm. Hab.	sostre (m ²)	sòl (m ²)	viatges (ud)
habitatge	340	131.289,89		2.380
activitat econòmica		14.587,77		3.647
equipament		14.587,77		2.918
espais lliures			48.625,89	2.431
total				11.376

PMU-7 RANXOS DE BONANY				
ús	núm. Hab.	sostre (m ²)	sòl (m ²)	viatges (ud)
habitatge	262	115.151,40		1.834
activitat econòmica		12.794,60		3.199
equipament		15.993,25		3.199
espais lliures			53.310,83	2.666
total				10.897



PMU-8 MAS GASSONS				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	360	138.700,66		2.520
activitat econòmica		15.411,18		3.853
equipament		9.246,71		1.849
espais lliures			61.644,74	3.082
total				11.304

PMU-10 L'ERA				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	5	1.052,96		35
activitat econòmica		0,00		0
equipament		87,75		18
espais lliures			701,97	35
total				88

PMU-11 L'ESCOLA				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	7	1.306,94		49
activitat econòmica		0,00		0
equipament		108,91		22
espais lliures			435,65	22
total				93

PPU-1 CA L'ISIDRET				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	0			0
activitat econòmica		1.654,35		414
equipament		165,44		33
espais lliures			992,61	50
total				496

PPU-3 CAMÍ FORMIGOSA				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	50	18.935,52		350
activitat econòmica		2.103,95		526
equipament		2.629,94		526
espais lliures			50.000,00	2.500
total				3.902



PPU-4 CAMÍ DE LA COSTA				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	38	14.902,21		266
activitat econòmica		1.655,80		414
equipament		1.655,80		331
espais lliures			26.042,33	1.302
total				2.313

PPU-5 MAS GENER				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	174	63.558,61		1.218
activitat econòmica		7.062,07		1.766
equipament		52.965,51		10.593
espais lliures			82.411,02	4.121
total				17.697

PPU-6 COLL DE LA RIMBALDA				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	130	47.067,06		910
activitat econòmica		5.229,67		1.307
equipament		13.525,02		2.705
espais lliures			63.865,24	3.193
total				8.116

TOTAL DESPLAÇAMENTS				
ús	núm. Hab.	sostre (m/2)	sòl (m2)	viatges (ud)
habitatge	2098	785.596,74		14.686
activitat econòmica		88.403,22		22.101
equipament		126.030,85		25.206
espais lliures			584.746,07	29.237
total				91.230

Valorant que la ràtio d'habitatge principal està al voltant del 20% pel caràcter residencial de vacances del municipi, podem convenir que el nombre de desplaçaments calculats únicament s'assoliria en els períodes estivals essent la resta de l'any proper al 20% d'aquells.



3. MESURES PREVISTES

3.1. Xarxa viària:

- Es preveu pacificar el trànsit de la carretera que travessa el nucli de Querol, així com la regulació del mateix i la transformació d'aquests trams en carrers amb la dotació d'arbrat i mobiliari urbà necessaris.
- Es preveu la millora de l'estructura viària amb la construcció d'eixos i connexions que garanteixi la connectivitat de les diferents urbanitzacions del terme municipal.
- Es preveu una millora de la xarxa viària en relació directe amb la seva categoria per tal de poder garantir el volum de desplaçaments generats dels turismes privats com a conseqüència de les característiques viàries del municipi:
 - Millora del ferm de les carreteres TV-2441 i T-244.
 - Creació de tres rotondes per tal d'ordenar el trànsit de la ctra. TV-2441.
- Es preveu la reestructuració de la xarxa viària de les urbanitzacions del municipi a causa de la reducció de l'àmbit de les mateixes, per tal d'optimitzar el seu funcionament, reduir despeses d'urbanització i serveis.

3.2. L'aparcament:

- Es determinen zones per l'aparcament de vehicles properes als focus de generació de major nombre de desplaçaments.

3.3. Els desplaçaments en bicicleta:

- S'han definit els recorreguts en bicicleta per l'accés a tots els focus de generació de desplaçaments, així com la connexió amb nuclis veïns.
- S'han delimitat zones de prioritat invertida al casc històric de Querol i Bonany per facilitar la mobilitat en bicicleta.
- Es preveuen itineraris per l'ús de la bicicleta en el lleure pel terme municipal.
- Es preveuen zones per la instal·lació de mobiliari per l'aparcament de bicicletes.



3.4. Els vianants:

- Es determina una estructura de recorreguts per a vianants que abasta el principals punts d'atracció, espais lliures, comerç, equipaments, etc.
- Es preveu la delimitació de zones de prioritat invertida al casc històric de Querol i Bonany per tal de facilitar el pas dels vianants.
- Es preveuen itineraris de vianants per espais naturals del municipi.

3.5. Transport públic:

Reserva d'espais per la aturada i maniobres dels vehicles als accessos de les urbanitzacions i del nucli de Querol.

3.6. Els nous creixements:

S'ha previst la diversificació i barreja d'usos per reduir la mobilitat així com dotar al municipi d'equipaments i espais lliures que generin noves centralitats.

S'incorpora en els criteris de planejament dels nous creixements les ràtios mínimes de reserva de places d'aparcament de vehicles i bicicletes que estableix el Decret.



4. AVALUACIÓ ECONÒMICA I FINANCERA.

4.1. Els sectors de creixement

Pràcticament la totalitat de les inversions previstes pel que respecta a la mobilitat seran sufragades per la iniciativa privada que desenvolupi els sectors nous de creixement tant en sòl urbà no consolidat com en sòl urbanitzable.

4.2. Les actuacions municipals

Per atendre les previsions del POUM amb millores sobre el teixit existent es preveuen les següents actuacions:

	€	Finançament
Xarxa viària		
Rotonda a la TV-2441 (Connexió Camí Nou de Montagut)	300.000	Ajuntament / Generalitat
Rotonda a la TV-2441 (entrada Urb. Mas Gassons)	300.000	Ajuntament / Generalitat
Rotonda a la TV-2441 (entrada Urb. Ranxos de Bonany)	300.000	Ajuntament / Generalitat
Senyalització trànsit	20.000	Ajuntament / Generalitat
Millores pavimentació carrers nuclis	300.000	Ajuntament / Generalitat
Itinerari vianants		
Mesures de restricció del trànsit als nuclis de Querol i Bonany.	56.000	Ajuntament / Diputació
Senyalització itineraris vianants	20.000	Ajuntament
Mobiliari i arbrat	50.000	Ajuntament / Diputació
Itineraris bicicletes		
Instal·lació aparcaments bicicletes	5.000	Ajuntament
Senyalització itineraris bicicletes	20.000	Ajuntament
Millores xarxa camins	200.000	Ajuntament / Generalitat / Consell Comarcal
Transport públic col·lectiu		
Col·locació marquesines transport públic	15.000	Ajuntament / Generalitat
TOTAL	1.586.000 €	

Tenint en compte que aquestes inversions probablement seran subvencionades en un 85-95% per les diferents Administracions, s'estima que la inversió anual durant el període de programació del POUM no arribi al 10% anual del pressupost d'inversions municipals.