

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL TORRENT

Estudi d'avaluació de la mobilitat generada
juny de 2016

LAND Urbanisme i Projectes SLP

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DEL POUM DE TORRENT

1. INTRODUCCIÓ.....	3
1.1 Antecedents	3
1.2 Objectiu	3
1.3 Contingut de l'estudi de mobilitat generada	3
2. UBICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI	3
2.1 Torrent	3
3. DADES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT	6
3.1 Motorització.....	6
3.2 Mobilitat.....	7
3.3 El nou POUM	7
4. MOBILITAT GENERADA PEL POUM.....	12
4.1 Capacitat i potencial de viatges generats i aparcaments	12
4.2 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants	14
4.3 Proposta de xarxa d'itineraris amb transport públic	14
4.4 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.....	14
4.5 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles	15
5. CONCLUSIONS.....	15
6. DOCUMENTACIÓ GRÀFICA	
1. Situació	
2. Mobilitat generada	
3. Xarxa d'itineraris principals per a vianants	
4. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes	
5. Oferta de transport públic	
6. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles	

1. INTRODUCCIÓ

1.1 Antecedents

Aquest document es redacta en compliment del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació d'avaluació de la mobilitat generada, en el que es determinen els instruments i projectes que han d'incorporar un Pla d'ordenació urbanística municipal. Així s'estableix, les directrius per a la seva elaboració, el seu contingut i el procediment per a la seva tramitació.

1.2 Objectiu

L'objectiu del present EAMG és definir quines són les mesures i actuacions necessàries per tal de garantir que la nova mobilitat generada pel nou planejament segueixi unes pautes caracteritzades per l'augment dels mitjans de transport més sostenibles, i així acomplir amb el canvi de model de mobilitat, tal com estableix la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

1.3 Contingut de l'estudi de mobilitat generada

El contingut del document, d'acord amb el que s'estableix en l'article 12 del Decret i les necessitats pròpies del Pla, és el següent:

- Estimació del nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits del Pla en funció de les superfícies, dels usos permesos i de l'índex d'edificabilitat.
- Definició de les xarxes d'itineraris principals per a vianants, per a transport col·lectiu de superfície, per a bicicletes i per a vehicles, en els termes establerts als articles 15, 16, 17, i 18 del Decret 344/2006.

2. UBICACIÓ I DESCRIPCIÓ DE L'ÀMBIT D'ESTUDI

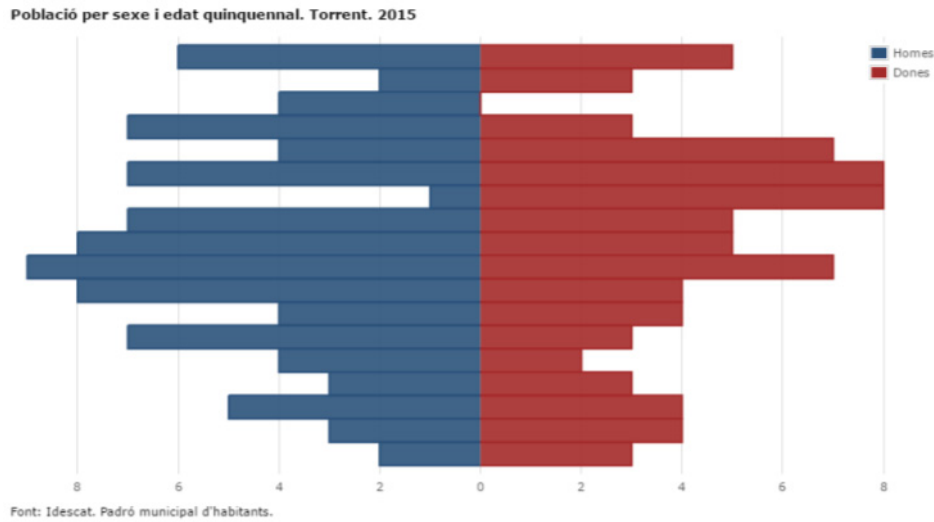
2.1 Torrent

El municipi, de 8 km² d'extensió, es situa al centre de la comarca del Baix Empordà, a menys de 7 km de la costa i al límit nord-oriental de la serra de les Gavarres.

Els enclavaments urbans són el nucli de Torrent, la urbanització de Trullars, el nucli rural del Torrentí i el veïnat d'El Pla. El nucli està format per una trentena de cases agrupades entorn del temple parroquial. El Torrentí, format per 12 cases disperses, es situa a menys d'1 km al N del nucli. La urbanització d'Els Trullars es troba separada del nucli a uns 600m a l'oest. I, d'altra banda, el Pla és un veïnat de masies disseminades pel sector NE del terme.

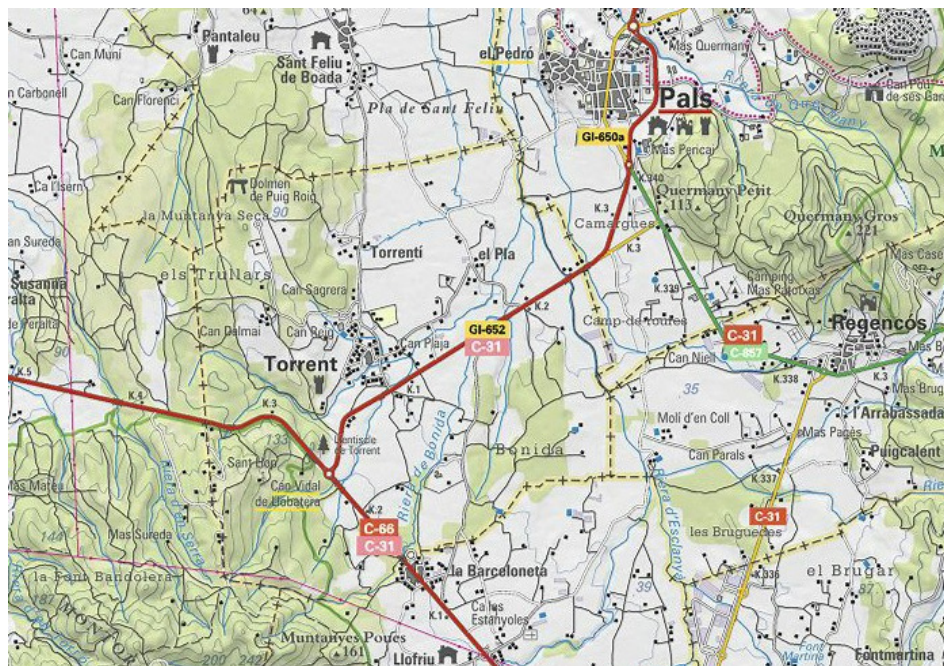
Segons el padró del 2015 al municipi hi viuen 169 habitants. És important l'efecte de la segona residència en el municipi, de manera que en el 2012 hi havia una població equivalent a temps complet anual de 250 hab. La seva estructura de població és la

típica de la rest de Catalunya, mostrant un decreixement de població en les edats inferiors.

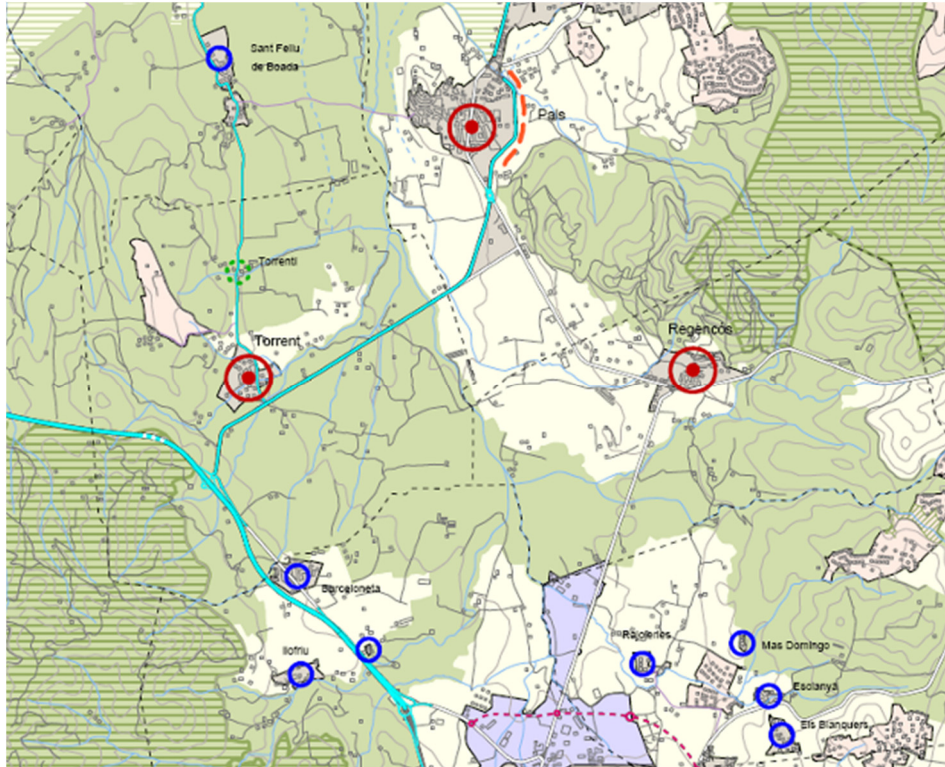


Xarxa de carreteres

Pel municipi passa la carretera C-66, que forma part de la xarxa bàsica catalana i comunica Palafrugell amb Besalú passant per La Bisbal d'Empordà. D'altra banda, formant part de la xarxa local primària, la GI-652 comunica Torrent amb el municipi amb Pals. També hi ha una carretera local que comunica Torrent, amb el nucli rural de Torrentí, i el municipi de Sant Feliu de Boada.



El Pla Territorial Parcial de les Comarques Gironines (PTPCG) proposa per al terme municipal de Torrent una variant en el veïnat de Llofriú de Palafrugell.



Xarxa de bicicletes



Els itineraris de bicicleta de Torrent són de lleure i també es poden fer a peu. No existeix cap xarxa urbana de recorregut de bicicletes.

Dels itineraris cicloturístics, existeix una ruta senyalitzada, la via verda, que s'estructura en la carretera de Torrent a Sant Julià de Boada i en els camins rurals de la xarxa local. Aquesta ruta està impulsada pel Consell Comarcal i comunica la plana del Baix Ter amb el corredor de Palafrugell i la Costa Brava.

Xarxa de vianants

No existeixen en el casc urbà recorreguts específics per a vianants. Les amplades de les voreres són variables, i en molts casos inexistents, cohabitant en la majoria de carrers els vehicles motoritzats i els vianants. Aquesta coexistència es produeix de forma natural donada la baixa intensitat de trànsit que es dona en tot el municipi.

Quan es va desenvolupar el sector urbanitzable de Mas Rostoll, es va produir un increment important de vehicles pel nucli antic. Fet que va provocar que s'obligués a una redistribució de trànsit per accedir a la urbanització de Mas Rostoll, i així disminuir el volum de vehicles dins el nucli antic, i tornar als nivells anteriors de seguretat en el nucli antic en quant als desplaçaments a peu.

Aparcaments

La majoria del parc automobilístic s'aparcen dins els habitatges, per la qual cosa la necessitat d'aparcament en la via urbana és baixa. Es localitzen vehicles aparcats a les proximitats dels serveis (ajuntament, casal, museu de la confitura ...) La invasió de les voreres és ocasional i puntual i variable al llarg del dia i de l'any.

En els moments de màxima demanda, previsibles per la organització d'esdeveniments al municipi, com la Fira del Brunyol, s'habiliten espais destinats a cobrir la demanda, que solen ser camps o solars no edificats.

Transport públic

La SARFA és la única companyia de transport públic que dona servei al municipi. La línia de Girona-Palamós passa per Torrent amb una freqüència alta, i comunica Torrent amb els municipis de la costa i amb Girona, pel N i S de les Gavarres, via La Bisbal o via Llagostera, respectivament. D'altra banda, la Línia Palafrugell-Figueres, és molt menys freqüent i té dues sortides diàries comunicant el municipi amb Palafrugell i els municipis de l'Alt Empordà (via Verges).

3. DADES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT

3.1 Motorització

El 62% dels vehicles de Torrent, corresponen a turismes, i un 22% a vehicles industrials. Aquestes dades es donen pel fet, que hi ha una part important dedicada al sector primari, amb una important motorització, i al fet que gran part de la mobilitat obligada es doni en vehicle privat, que resulta que l'índex de vehicles per persona major de 18 anys, és superior a 1,60 vehicles/persona adulta.

3.2 Mobilitat

Pel que fa a la mobilitat, segons les dades més recents disponibles, les principals pautes de mobilitat obligada i quotidiana mostren una clara relació amb el municipi de Palafrugell. Es generen també desplaçaments des de Torrent cap a Pals. Pel que fa als desplaçaments atrets, aquests provenen, a més de Palafrugell, de Girona, de Barcelona, de la Bisbal d'Empordà i de Forallac, principalment. El balanç final és una major proporció de desplaçaments atrets cap a Torrent que no pas de generats, des de Torrent cap a fora. La **Taula 1** mostren els detalls de la mobilitat obligada.

El mitjà de transport preferit en els desplaçaments interns és l'individual (cotxe, moto o bicicleta) i, en segon lloc, els desplaçaments a peu. En el cas de la mobilitat externa, són pràcticament sempre en vehicle privat. Només en un cas s'utilitza el transport col·lectiu (bus).

Taula 1 Desplaçaments residència-treball. Per mitjans de transport

	NOMÉS INDIVIDUAL	NOMÉS COL·LECTIU	A PEU	ALTRES MITJANS	NO ES DES-PLAÇA	NO APLICA-BLE	TOTAL
Desplaçaments interns	8	0	4	0	12	2	26
Desplaçaments des de fora	69	0	0	2	0	2	73
Palafrugell	51	0	0	<4	0	0	53
Pals	4	0	0	0	0	0	4
Altres municipis	14	0	0	0	0	2	16
Desplaçaments a fora	43	1	0	0	0	9	53
Palafrugell	14	0	0	0	0	<4	15
Girona	6	0	0	0	0	0	6
Barcelona	<4	<4	0	0	0	0	4
Bisbal d'Empordà, la	4	0	0	0	0	0	4
Forallac	4	0	0	0	0	0	4
Altres municipis	12	0	0	0	0	1	13
Fora de Catalunya	0	0	0	0	0	1	1
Desplaçaments a diversos municipis	0	0	0	0	0	6	6
Desplaçaments atrets (1)	77	0	4	2	12	4	99
Desplaçaments generats (2)	51	1	4	0	12	11	79
Diferència atrets - generats	26	-1	0	2	0	-7	20

Font: Idescat, a partir del Cens de població i habitatges 2001 de l'INE. (1) Total atrets: desplaçaments interns + des de fora + no consta l'origen (lloc de residència). (2) Total generats: desplaçaments interns + a fora

3.3 El nou POUM

El POUM proposa mantenir l'estructura viària existent en el nucli urbà, ja que la càrrega de vehicles que actualment suporta, és clarament inferior a la seva capacitat, en la majoria de les ocasions.

El nou POUM de Torrent distingeix en sòl en Sòl Urbà, Sòl Urbanitzable, i Sòl No Urbanitzable. Els sectors de creixement es situen tant en sòl urbà consolidat, no

consolidat, com en urbanitzable. A la taula següent es detallen els paràmetres urbanístics dels diferents àmbits de gestió urbanística.

PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL DE TORRENT						
Sòl urbà Consolidat						
Sector		us		SUP (m2)		Sostre res.
nom			sector			tot
PAU	6	Nou Ajuntament	Equip	2.698,00		0,00
		TOTAL		2.698,00		0,00
Sòl urbà NO Consolidat						
Sector		us		SUP (m2)		Sostre res.
nom			sector			tot
PAU	1	Carrer Canal	Res	4.159,00		6,00
PAU	2	Carrer Tomàs-Coll	Res	3.281,00		4,00
PAU	3	Carretera Sant Feliu	Res	3.493,00		2,00
PAU	4	Hoteler	Hot	25.157,00		0,00
PAU	5	Camí Fondo	Res	7.399,00		5,00
		TOTAL		36.090,00		3.510,55
Sòl Urbanitzable						
Sector		ús		Sup (Ha)	Ed Bruta	Habitatges
nom			sector	m 2/m 2		Sostre res.
SUD	1	Camí del Pla	Res	2,27	0,25	29
		TOTAL		2,27		5.675,00

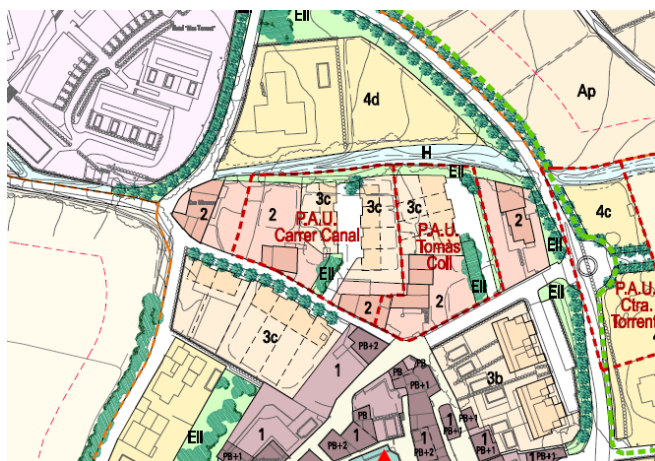
Es realitza una descripció detallada de cadascun dels sectors a efectes d'avaluació de la mobilitat generada.

PAU 1 – Carrer Canal

S'ordena el polígon per tal d'ordenar l'illa de gran profunditat, i que només té accés a l'interior des del carrer Canal.

El seu àmbit ve fixat pels límits de propietats, i el carrer Canal i la riera.

Es preveu l'obertura d'un nou vial, en cul de sac, amb una amplada de 11 metres.

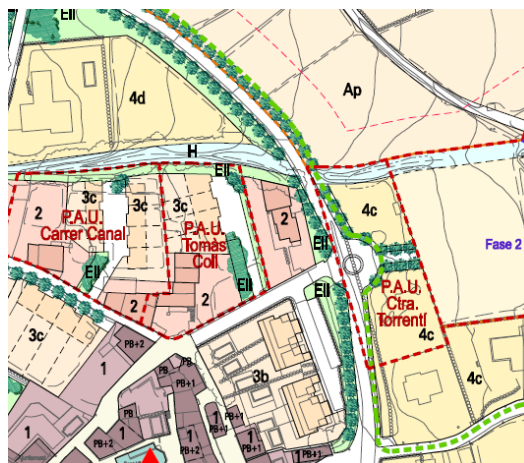


PAU 2 – Carrer Tomàs-Coll

S'ordena el polígon per tal d'ordenar l'illa de gran profunditat, i que només té accés a l'interior des del carrer Tomàs Coll.

El seu àmbit ve fixat pels límits de propietats, i el carrer Tomàs Coll i la riera.

Es preveu l'obertura d'un nou vial, en cul de sac, amb una amplada de 11 metres.



PAU 3 – Carretera Torrentí

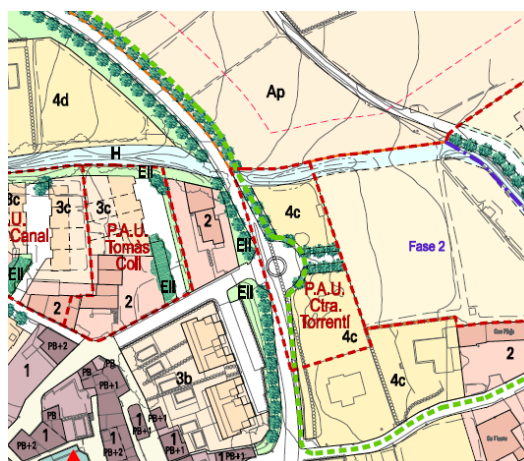
S'ordena el polígon per tal d'ordenar les edificacions que formen la Carretera de Torrentí i de Sant Feliu de Boada.

El seu àmbit ve fixat pels límits de propietats i la carretera de Torrentí i la riera.

Es preveu l'obertura d'un nou vial, que és la continuació del carrer Tomàs Coll, i que tindrà continuïtat quan es desenvolupi la fase 2 del sector urbanitzable Camí del Pla.

En el creuament entre la carretera de Torrentí el carrer Tomàs Coll hi ha previst una rotonda per a facilitar l'encreuament, i per a reduir la velocitat de la mobilitat de la carretera de Torrentí, al entrar en el nucli urbà de Torrent.

El nou vial té una amplada de 12 metres.

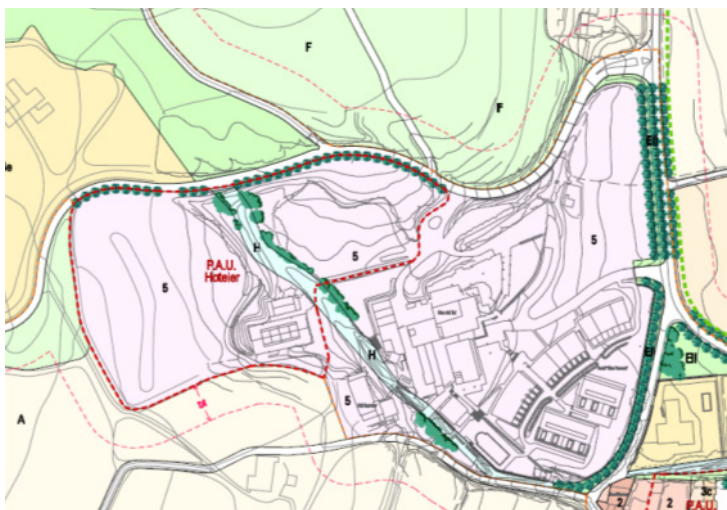


PAU 4 – Hoteler

S'ordena el polígon per tal de poder ampliar les instal·lacions hoteleres.

El seu àmbit ve fixat pels límits de propietats i els vials existents.

Es preveu que l'accés a les noves habitacions hoteleres (14 viles) sigui pels accessos existents.

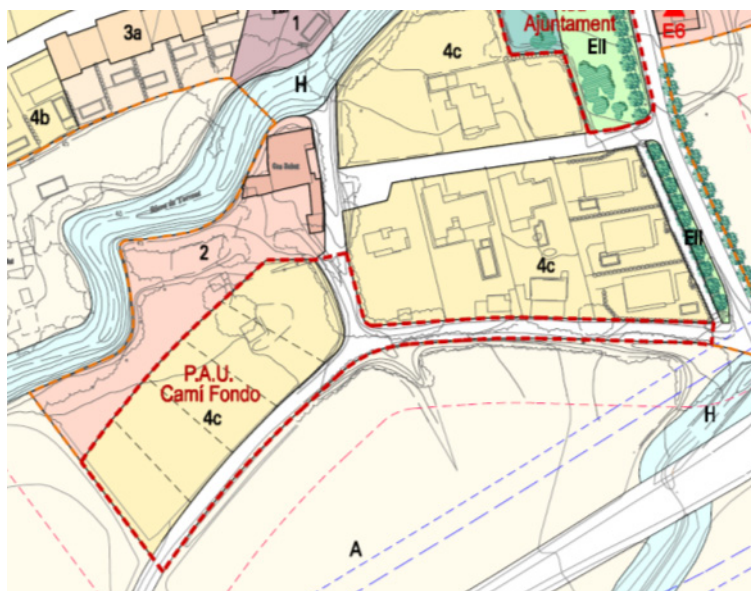


PAU 5 – Camí Fondo

S'ordena el polígon per tal de fixar les obres d'urbanització que manquen per realitzar.

El seu àmbit ve fixat per a les propietats que formaren part de la parcel·lació i el vial que permetrà que tinguin la condició de solar.

Es preveu la urbanització del camí existent, per tal de poder transitar-hi a peu, i en vehicle.



PAU 6 – Nou Ajuntament

S'ordena el polígon per tal d'ordenar els espais lliures i la peça d'equipaments, que serà el Nou Ajuntament de Torrent.

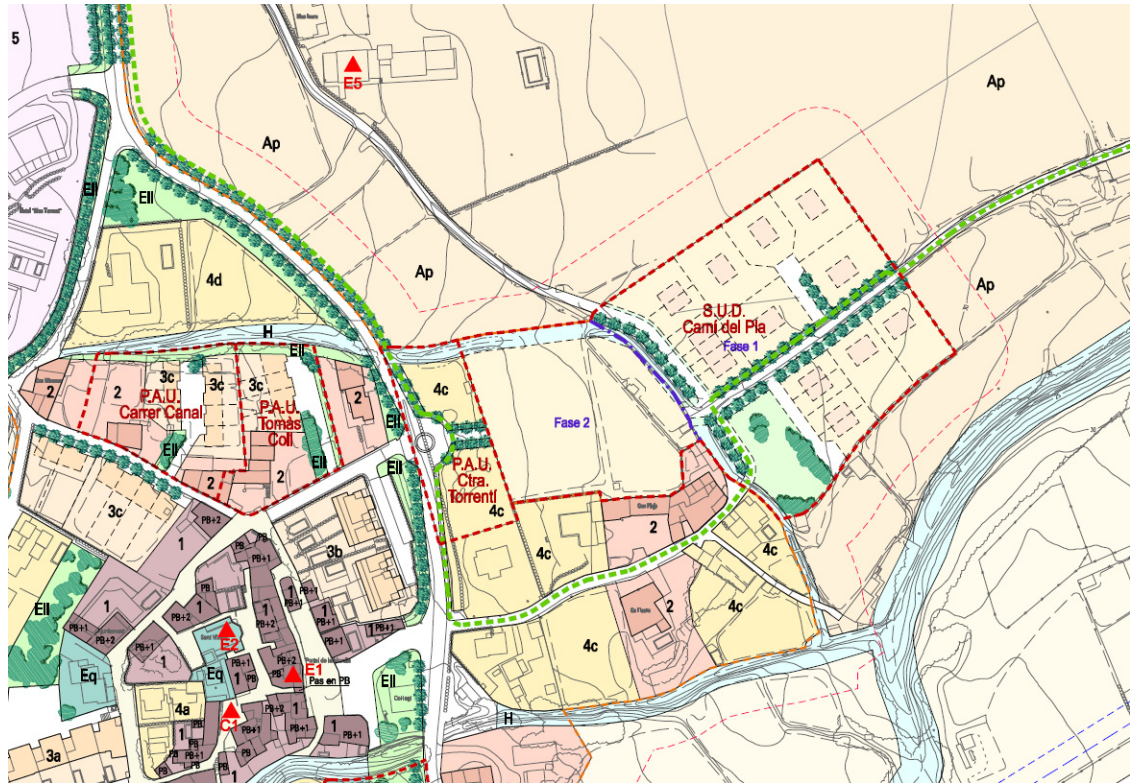
El seu àmbit ve fixat pels límits de propietats i la carretera de Torrentí i la riera.

El POUM ordena l'àmbit amb un parc urbà al costat de la carretera de Torrentí, i que s'estendrà per damunt de la riera, i fins a les instal·lacions actuals de l'ajuntament. Aquesta primera franja que queda lliure d'edificació permet que des de la carretera



d'accés al municipi es pugui veure la torre i campanar de l'església de Sant Vicenç .
En segona línia hi ha l'equipament que ha de ser destinat a la casa consistorial del municipi, i a l'aparcament que sigui imprescindible.

SUD 1 – Camí del Pla



El POUM delimita el sector, per completar la finalització de l'àrea urbana residencial situada a l'extrem est del sòl urbà, al llarg del camí del Pla, que condueix fins al municipi de Pals. El sector està dividit en dues àrees clarament diferenciades, en sentit nord-sud, i que corresponen a les dues fases d'execució.

El Pla Parcial Urbanístic ordenarà el sector respectant la vialitat existent, o sigui el camí del Pla, i el camí que porta a Mas Isern, i amb la creació a la segona fase de la nova vialitat que comunicarà el carrer Tomàs Coll i la carretera de Sant Feliu amb el camí del Pla.

El nou vial té una amplada de 12 metres.

Té una superfície de 2,27 hectàrees.

4. MOBILITAT GENERADA PEL POUM

4.1 Capacitat i potencial de viatges generats i aparcaments

Viatges generats

La mobilitat generada pel POUM es calcula en base als criteris establerts en el Decret. A l'annex 1 del Decret estableix que en els Estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'estimarà en nombre de desplaçaments que generin les diferents activitats i usos del sòl amb els següents ràtios mínims de viatges generats/dia, llevat que es puguin justificar valors inferiors.

Viatges generats/dia

Ús d'habitatge	El valor més gran dels dos següents: 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona
Ús residencial	10 viatges/100 m ² de sostre
Ús comercial	50 viatges/100 m ² de sostre
Ús d'oficines	15 viatges/100 m ² de sostre
Ús industrial	5 viatges/100 m ² de sostre
Equipaments	20 viatges/100 m ² de sostre
Zones verdes	5 viatges/100 m ² de sòl
Franja costanera	5 viatges/m de platja

De l'estudi del creixement proposat pel POUM i aplicant aquests paràmetres es dedueix que el total de desplaçaments generals serà de 1.185 viatges per dia. El principal focus de desplaçament serà el Sector urbanitzable Camí del Pla, i a continuació la nova ubicació del nou Ajuntament i el parc.

Número de viatges generats pel POUM						
Polígon Actuació			Habit	Elliur	Equip.	Numero
nom	us	num	m2	m2	m2	viatges/dia
PAU	1 Carrer Canal	Res	9	545	0	88
PAU	2 Carrer Tomàs-Coll	Res	6	518	0	67
PAU	3 Carretera Sant Feliu	Res	2	807	0	54
PAU	4 Hotelier	Hot	0	1.133	0	153
PAU	5 Camí Fondo	Res	5	0	0	35
PAU	6 Nou Ajuntament	Equip	0	1.907	790	255
			22			
Sector			Habit	Elliur	Equip.	Numero
nom	ús	num	m2	m2	m2	viatges/dia
SUD	1 Camí del Pla	Res	29	2.270	1.135	533
	TOTAL		29			
					Total	1.185

Aparcaments

L'annex 2 del Decret estableix les reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situades fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

Places mínimes d'aparcament per a bicicletes

Ús d'habitatge	màx. de 2 places/habitatge 2 places/100 m ² sostre o fracció
Ús comercial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús d'oficines	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Ús industrial	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Equipaments docents	5 places /100 m ² sostre o fracció
Equipaments esportius, culturals i recreatius	5 places/100 places d'aforament de l'equipament
Altres equipaments públics	1 plaça/100 m ² sostre o fracció
Zones verdes	1 plaça/100 m ² sòl
Franja costanera	1 plaça/10 ml de platja
Estacions de ferrocarril	1 plaça/ 30 places ofertes de circulació
Estacions d'autobusos interurbans	0,5 places/30 places ofertes de circulació

Ahora, el mateix Decret regula les reserves mínimes d'aparcament de vehicles situats fora de la via pública.

Places mínimes d'aparcament

	Turismes (places mín. 4,75 x 2,4 m)	Motocicletes (places mín. 2,20 x 1,00 m)
Ús d'habitatge	màx. d'1 plaça/habitatge 1 plaça/100 m ² sostre o fracció	màx. de 0,5 places/habitatge 1 plaça/200 m ² sostre o fracció

D'acord amb aquests paràmetres s'han establert les reserves d'aparcament per a bicicletes i vehicles per a la població de Torrent.

Reserves d'aparcament per a bicicletes i vehicles									
Polígon Actuació			Habit	Elliu	Equip.	Bicis	Turism	Motos	
nom		us	num	m2	m2				
PAU	1	Carrer Canal	Res	9	545	0	23	9	4
PAU	2	Carrer Tomàs-Coll	Res	6	518	0	17	6	3
PAU	3	Carretera Sant Feliu	Res	2	807	0	12	2	1
PAU	4	Hoteler	Hot	0	1.133	0	39	0	0
PAU	5	Camí Fondo	Res	5	0	0	10	5	2
PAU	6	Nou Ajuntament	Equip	0	1.907	790	27	0	0
				22					
Sector			Habit	Elliu	Equip.	Bicis	Turism	Motos	
nom		ús	num	m2	m2				
SUD	1	Camí del Pla	Res	29	2.270	1.135	91	29	14
		TOTAL		29					
						Total	219	51	24

4.2 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants

El Decret, d'avaluació de la mobilitat generada, entén com a vianant la persona que es desplaça a peu, o amb cadira de rodes amb motor o no.

Formen part d'aquesta xarxa d'itineraris principals per a vianants els carrers d'ús exclusiu per a vianants, els carrers de convivència i els carrers de zona 30. La xarxa d'itineraris principals per a vianants ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars.

En el disseny de la xarxa per a vianants s'han tingut en compte les dimensions de la població així com el volum dels viatges que es generen. Tenint en compte aquestes dades, s'implanta com a carrers de convivència (zona 30) tots els carrers de la població, exceptuant el carrer anomenat carretera de Torrentí, i el carrer de Trullars que formen part dels carrers segregats, on hi ha separació entre els vehicles i els vianants.

Donat el caràcter de convivència dels carrers interiors de la població, caldrà senyalitzar degudament la zona 30 en els accessos a les zones provinents de la carretera de Torrentí.

Els vials anomenats "Itineraris paisatgístics" corresponen a camins o senders principalment peatonals que admeten la convivència amb la bicicleta, i en alguns casos, la baixa intensitat de trànsit, com són el camí del Pla, i el nucli antic.

4.3 Proposta de xarxa d'itineraris amb transport públic

L'article 16 del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada han d'establir una xarxa d'itineraris per al transport públic i col·lectiu de superfície, tenint en compte les línies existents en el moment de la redacció del POUM. Aquests itineraris, a més, han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre de desplaçaments molt elevat. Estableix, a més, que les parades de les línies s'han de situar de manera coordinada amb els itineraris per a vianants i per a bicicletes i a una distància màxima d'accés inferior a 750m.

Tal com s'ha descrit en el punt 2.1 d'aquesta memòria, Torrent disposa de 2 línies regulars d'autobús interurbà. El Decret estableix en l'article 16.6 recomana la implantació de carril bus a partir de 120 circulacions diàries o 20 en hora punta. Donat les característiques del municipi de Torrent no es considera necessària la implantació d'un carril bus.

El principal punt d'atracció i generació de viatges es el SUD 1 – Camí del Pla, situat a l'est del municipi. Aquest nou creixement té una implantació molt propera a la parada d'autobús existent. Fet que no fa necessari la proposta d'una nova ubicació de parada d'autobús.

4.4 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

Actualment no hi ha xarxa de bicicletes establerta en el municipi. Existeixen circuits de lleure que es recolzen en els camins rurals existents. El circuit cicloturista és que el discorre des de Pals, fins a Sant Feliu de Boda passant per Torrent.

Donades les característiques pròpies de la població s'estableix la convivència entre els vehicles, les bicicletes i els vianants en tot el nucli de població exceptuant l'actual carretera C-66.

Per tal de millorar la mobilitat dins la població i evitar l'ús del vehicle privat, es genera una xarxa de bicicletes que connectarà, el traçat cicloturistic existent amb la nova localització de l'Ajuntament, el nucli antic, i les restes arqueològiques del Cementiri dels Moros (neolític).

Els carrers de convivència no es realitza la segregació entre vianant i bicicleta, en aquests carrers, classificats com a zona 20, es preveu la cohabitació amb la resta de vehicles.

4.5 Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vehicles

A nivell general, hi ha la carretera C-66 que uneix la Bisbal de l'Empordà amb Palafrugell, que passa pel terme municipal de Torrent, i que el Pla Territorial Parcial de les comarques gironines estableix la proposta d'una variant al veïnat de Llofriú. El POUM de Palafrugell recull aquesta proposta i el POUM de Torrent també la hi incorpora.

La carretera Gi-682, connecta la carretera C-66 amb Pals, i des d'aquí hi ha el principal accés al nucli urbà de Torrent, per vial local anomenat carretera de Torrentí o de Sant Feliu de Boada.

La carretera de Torrentí esdevé l'eix vertebrador de la circulació del nucli de Torrent. A partir de la carretera de Torrentí es desenvolupa la vialitat de distribució interna de la població a banda i banda. El POUM incorpora un nou accés al nord del camí del Pla, que connectarà amb aquest Camí del Pla a través del PAU 3 i el sector urbanitzable SUD 1.

Donada la baixa intensitat de trànsit actual dins la població i les previsions existents, a fi de preservar el caràcter propi de la població de Torrent, un nucli petit amb una relació dins-fora dels espais domèstics molt estreta, s'han classificat la major part dels carrers com a carrers de convivència, sense segregació de circulació vianant-vehicles, mantenint les característiques actuals. D'aquesta manera es preserven els carrers estrets i sense voreres, la circulació lliure dels veïns i alhora es vetlla per a l'accés a la població dels vehicles d'emergència.

La connectivitat amb el sector urbanitzable delimitat SUD1 Camí del Pla, amb la resta de la població es veu garantida en totes les modalitats establertes ja que es proposa una segregació dels itineraris de vianants i de vehicles en funció de la modalitat utilitzada. Aquest sector urbanitzable, es desenvoluparà en dues fases, i és en el segona fase on hi haurà el nou vial segregat.

5. CONCLUSIONS

El nou POUM de Torrent preveu àmbits de gestió en sòl urbà, i un nou sector urbanitzable de creixement que complementen, en la majoria dels casos, situacions existents. Aquests sectors, en què es preveu un major increment de la mobilitat es situen en la perifèria del nucli actual.

El present Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, preveu una xarxa viària bàsica de distribució de la circulació interna de la població.

La circulació de vianants i els accessos dels veïns als seus habitatges es garanteix amb els carrers de convivència.

La circulació de bicicletes es garanteix amb la xarxa viària de convivència.

El sistema de transport públic actualment no es valora com una necessitat dins el casc urbà. A nivell interurbà queda cobert amb les línies d'autobús existent.

Esteve Corominas i Noguera – Joan Carles i Roqué
LAND Urbanisme i Projectes SLP
Torrent, juny de 2016