

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella

Municipi d'Olivella

Comarca del Garraf

Promotor: Ajuntament d'Olivella

Redactor de l'EAMG: ADEDMA

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella.

1. Antecedents

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella té com a objectius, entre d'altres, dimensionar els creixements residencials i d'activitat econòmica a partir de les previsions demogràfiques i de treball per al municipi d'Olivella i adaptar les previsions del pla als nous requeriments de desenvolupament urbanístic sostenible.



Olivella té una població de 3.655 habitants (any 2017), repartits en diferents urbanitzacions i en el nucli antic. El municipi té una orografia ondulada i es troba solcat per diverses rieres (Begues i Jafre, de nord a sud). La població es distribueix pel nucli d'Olivella i diverses urbanitzacions disperses pel territori.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella* als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament del POUM suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència dels creixements previstos. El POUM es desenvolupa en:

- Sectors en sòl urbà: PAU 01 El Casc, PEU 01 Masia Can Pau, PEU 02 Masia Mas Milà.
- Sectors en sòl urbanitzable: SUD R1 Ponent

El creixement suposarà:

- La creació de **50 habitatges**
- Nous **equipaments**, que ocuparan 5.322,25 m²
- Superfícies destinades a **zones verdes**, que ocuparan 6.235,12 m²

Des de l'equip redactor es considera que l'**estudi de mobilitat del POUM ha d'aportar una major concreció sobre les superfícies, sostres previstos i detall d'usos permesos en la nova planificació.**

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

L'EAMG estima que d'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat adoptats, el desenvolupament del POUM generarà **1.713 desplaçaments/dia feiner**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat:

Taula resum de la mobilitat generada

Usos	Àrea (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial		50	350	350
Equipaments	5.322,25		1.064	1.051
Zona verda	6.235,12		312	312
TOTAL	--	50	1.726	1.713

L'EAMG ha disminuït mínimament les ràtios que marca el Decret 344/2006 a l'hora d'establir la mobilitat generada per alguns sectors. L'estudi justifica l'adopció de valors inferiors als que indica el Decret per a les zones verdes allunyades dels nuclis urbans i

per als usos segons siguin d'ús públic o privat, no obstant això no concreta quines són les ràtios emprades finalment.

L'equip redactor del present informe, tenint en compte el diferencial de mobilitat generada estimat al municipi, accepta la informació aportada.

En tot cas, des de la redacció del present informe es considera que **si s'acaben implantant usos o activitats que generin més mobilitat de la calculada en l'actual EAMG, caldrà que s'incorpori un nou estudi de la mobilitat generada amb el desenvolupament dels sectors de planejament (SUD, PEU i PAU) que correspongui.**

Les dades de l'Idescat (EMO 2001) aportades per l'estudi indiquen que la mobilitat actual del municipi és principalment de connexió (sobretot de generació cap a altres municipis, amb un 68,1%). Els desplaçaments urbans representen un 31,9% del total.

En la mobilitat obligada el 75% dels desplaçaments s'efectuen en vehicle privat. L'estudi considera que els desplaçaments que no s'efectuïn en vehicle privat es realitzaran a peu o en bicicleta. D'aquesta afirmació la redacció del present informe conclou que no es preveu que cap dels nous desplaçaments s'efectuï en transport públic.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25%	-	75%
Viatges / dia de màxima demanda	428	-	1.285

Tenint en compte les dades de mobilitat en transport públic que mostra l'EMO d'Olivella, el creixement previst i les millores proposades pel POUM, es pot preveure una creixent demanda de transport públic.

Recomanació 1.

L'equip redactor del present informe considera que poc adient el repartiment modal adoptat, i es recomana revisar-lo.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'EAMG exposa que el municipi disposa d'una xarxa de camins, la majoria d'ells en bon estat, que connecten el conjunt d'edificacions disperses en el municipi i que cohesionen el territori. Afegeix que les infraestructures de comunicacions viàries a nivell de trànsit rodat no són suficients per al desenvolupament dels nuclis.

L'estudi esmenta que les carreteres que comuniquen Olivella amb els altres nuclis són:

- BV-2111 d'Olivella a Sant Pere de Ribes, amb titularitat de la Diputació de Barcelona.

- BV-2415 d'Olivella a la carretera N-340, Sant Pere Molanta, amb titularitat de la Diputació.

Des del sud, actualment la carretera BV-2111, comunica el nucli d'Olivella amb la carretera C-15b a Sant Pere de Ribes. Des d'aquí es pot anar:

- Cap al nord, a la carretera C-15, és a dir, l'eix Igualada – Vilafranca – Vilanova i la Geltrú. Aquesta carretera en arribar a Vilafranca del Penedès, permet enllaçar amb l'autopista AP-2 / AP-7 i amb la carretera N-340. Alhora que en l'altra direcció, arribant a Igualada permet enllaçar amb l'autovia del Nord-est o N-II.
- Cap al sud, a l'entrada 28 de la carretera C-32 – Barcelona – Tarragona.

Des del nord, actualment la carretera BV-2415 comunica el nucli d'Olivella amb la carretera N-340 (Barcelona – Cadis) i des d'aquí, abans d'arribar a Vilafranca del Penedès es pot incorporar a l'entrada 28 de l'AP-2 / AP-7 (Girona, Barcelona – Tarragona, València i Saragossa, Madrid).

Es descriuen els diversos camins històrics (Camí Antic d'Olivella i Camí de Can Turiols), a més de la xarxa de senders del Parc Natural del Garraf. L'EAMG explica que és camí, tota via que no és qualificada de carretera (independentment que estigui asfaltada o no).

No s'aporten dades de demanda de la xarxa viària.

Recomanació 2

Es recomana aportar dades de demanda de la xarxa viària de les principals vies de connexió del municipi.

5. Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi concreta l'existència del següent servei de transport públic i col·lectiu:

- Línia interurbana d'autobús: Sitges – Vilafranca per Olivella, operada per l'Empresa Plana.

Des de Sitges es pot accedir al servei de Renfe Rodalies R2, i des de Vilafranca del Penedès a la línia R4 i a l'estació d'autobusos.

La línia efectua 22 parades al municipi d'Olivella, que relliguen les urbanitzacions amb el nucli urbà i els diferents equipaments. Els dies feiners té una oferta de 3 expedicions per sentit que donen servei a totes les parades i d'altres 2 només de forma parcial (sense entrar a les urbanitzacions). Els horaris d'algunes de les expedicions són diferents segons si es tracta d'un dia lectiu o no lectiu. Els dissabtes l'oferta disminueix a 2 expedicions per sentit, les dues directes sense recórrer les urbanitzacions.

- Rutes de transport escolar comarcal: rutes 4, 8, 9 i 10, fins a l'escola el Morsell, l'institut Can Puig (Sant Pere de Ribes) i l'institut Montgrós (Sant Pere de Ribes).

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

En relació a la mobilitat de vianants i bicicletes l'estudi destaca l'elevat ús del vehicle motoritzat, també en el cas de desplaçaments que es podrien realitzar a peu o en bici.

També destaca l'escassa secció d'alguns dels carrers i l'amplada mínima de les voreres actuals que en dificulten l'ús. A més, la inexistència de carrers de prioritat per a vianants fa que hi hagi una predominança del cotxe en tots els carrers.

A Olivella no hi ha carrils bici, i s'apunta que una de les causes seria els forts desnivells topogràfics del municipi.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes existents ni previstes.

Recomanació 3.

Es recomana realitzar una avaluació de la incidència que tindrà la generació de nova mobilitat dels diferents sectors del POUM.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a **aparcament de bicicletes** per a tots els usos, i a **aparcament de turismes i motocicletes** en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. Aplicant els valors dels annexos II i III del Decret 344/2006 resulta com a mínim els valors següents:

Taula resum del dimensionament de l'aparcament

Usos	Superfície , sostre (m ²) o habitatges	Aparcaments bicicleta EAMG /(Decret)	Aparcaments Turismes EAMG/(Decret)	Aparcaments motocicletes EAMG/(Decret)
Residencial	50 habitatges	0/100	0/50	0/25
Equipaments	5.322,25	0/53		
Zona verda	6.235,12	0/62		
TOTAL		0/216	0/50	0/25

L'estudi aporta la normativa urbanística en relació a les reserves d'aparcament de turismes i també aporta les ràtios que indica el Decret en relació a l'aparcament. L'EAMG exposa que les bosses d'aparcament generades en aquest nou POUM

quedaran definides un cop redactats els plans parcials del SUD, que hauran de complir amb les reserves definides a la normativa vigent.

L'equip redactor del present informe recorda que **cal estimar la reserva de places d'aparcament per a bicicletes segons el que dicta el Decret 344/2006.**

L'EAMG no fa referència a la previsió d'aparcament per al vehicle elèctric, en aquest sentit, es recorda al promotor del POUM que **cal complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.** Es recomana d'incorporar aquest requeriment a la normativa urbanística.

Des de la redacció del present informe es recorda que la reserva de places haurà de tenir lloc dins de les parcel·les destinades a habitatges, en llocs segurs però de fàcil accés. Caldrà garantir un nombre suficient de places per a motocicletes dins de les parcel·les i en calçada per evitar que aparquin sobre les voreres i altres espais destinats al vianant.

9. Mesures correctores

Des de la redacció del present Informe, es troba a faltar concreció en relació a les propostes sobre les xarxes de mobilitat. **Es considera necessari aportar més detall de les propostes de xarxes d'itineraris en els diferents modes de transport.**

Xarxa de transport públic

El POUM proposa la incorporació d'una nova parada en el pont de la Miquela, carretera BV-2111. També exposa que a les parades noves, s'incorporarà la ubicació de places d'aparcament de bicicleta i de motocicletes.

L'EAMG realitza una proposta de quantificació d'aparcaments en base les ràtios que utilitza el Decret 344/2006 per a Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

L'equip redactor del present informe fa constar que aquestes ràtios s'han d'aplicar a noves estacions de transport públic, i no a noves parades.

Caldrà un informe favorable del titular del servei de transport públic, la Generalitat de Catalunya, per tal d'introduir noves parades en l'actual servei.

Xarxa bàsica per a vehicles

En relació a la xarxa d'accés el POUM considera necessari una millora de les ja existents ampliant-les i adequant-les als requisits del trànsit actual i a les densitats reals.

En relació a les vies internes del municipi, l'estudi afirma que el POUM ha de millorar les vies d'entrada i sortida i plantejar mesures de prioritat per al vianant en els carrers del nucli antic i carrils bicis en tot el conjunt de les urbanitzacions. També caldrà promoure la creació i ús de nous aparcaments públics.

L'EAMG exposa que el POUM ha definit les seccions de vial futures necessàries per al bon desenvolupament del municipi, per tal que els vials puguin absorbir el trànsit existent i crear aparcaments públics en els carrers. Però no aporta informació de les seccions.

Xarxa de vianants

Aquest POUM intenta buscar la creació d'itineraris alternatius que permetin als vianants evitar els carrers de la xarxa viària i seguir fonamentalment carrers de la xarxa per a vianants. Amb aquest objectiu, el POUM incorpora la qualificació SX_r (ús preferent per a vianants).

El POUM preveu crear tota una xarxa d'itineraris per a vianants. A aquesta xarxa bàsica caldrà afegir una regulació de les amplades de les voreres, per evitar l'escassa dimensió actual i els carrers del nucli antic s'haurien de convertir en carrers de prioritat per a vianants. L'EAMG no concreta quins carrers formaran part d'aquesta xarxa.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa crear carrils bicis en tot el conjunt de les urbanitzacions. L'EAMG no concreta els carrers per on es preveu que passi aquest carril bici.

Des de la redacció del present informe es proposa limitar la velocitat de circulació dins dels nuclis urbans a 30 km/h, per tal que la bicicleta pugui circular de forma segura en cohabitació amb els modes motoritzats. Caldria constatar també la possibilitat de crear una senyalització específica en la xarxa de camins per tal que els modes no motoritzats tinguin prioritat en aquestes vies.

10. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades de mobilitat resultants de l'enquesta de mobilitat obligada (EMO 2001), que mostren que les dones en general realitzen més desplaçaments urbans que els homes per motius de feina, però, en canvi, per motius d'estudi les dones efectuen més desplaçaments interurbans.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

No es descriuen càrregues derivades de la mobilitat generada.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual

cosa s'emet **informe favorable**. No obstant això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- L'estudi de mobilitat del POUM ha d'aportar una major concreció sobre les superfícies, sostres i usos previstos en la nova planificació.
- Si s'acaben implantant usos o activitats que generin més mobilitat de la calculada en l'actual EAMG, caldrà que s'incorpori un nou estudi de la mobilitat generada amb el desenvolupament del sector de planejament (SUD, PEU i PAU) que correspongui.
- Cal estimar la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, turismes i motocicletes segons el que dicta el Decret 344/2006.
- Cal complir amb els requeriments del Decret 1053/2014, de 12 de desembre, regula les dotacions mínimes de punts de recàrrega de vehicles elèctrics en els edificis o establiments de nova construcció i en vies públiques.
- Cal aportar més detall de les propostes de xarxes d'itineraris en els diferents modes de transport.
- Caldrà un informe favorable del titular del servei de transport públic, la Generalitat de Catalunya, per tal d'introduir noves parades en l'actual servei.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Barcelona, 17 d'octubre de 2018

Vist-i-plau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic