

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.

El POUM es desenvolupa en:

- Sòl Urbà: 4 polígons d'actuació urbanística, 3 plans especials i de millora urbana.
- Sòl Urbanitzable Delimitat: 4 sectors residencials i 1 sector industrial.

La superfície total que abasta el POUM és de 41 ha.

Olivella compta amb una població de 3.604 habitants (any 2012), repartits en diferents urbanitzacions i en el nucli antic. El POUM preveu incrementar la població fins a 10.940 habitants.

El municipi té una orografia ondulada i es troba solcat per diverses rieres (Begues i Jafre, de nord a sud). Des de la redacció del present informe es posa de manifest que les característiques de dispersió urbanística del municipi i la seva topografia dificulten l'assoliment d'uns patrons de mobilitat més sostenible per la qual cosa serà necessari incorporar mesures de gestió de la mobilitat que facilitin l'assoliment d'aquest objectiu.

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 de (segons consulta de la memòria social i de l'agenda econòmica del POUM):

- La creació de 75.091 m² de **sostre residencial (570 habitatges)**
- Una nova àrea destinada a **activitats industrials**, amb 37.727 m² de sostre
- Nous **usos comercials** amb 2.934 m² de sostre
- Nous **equipaments**, que ocuparan 141.461 m²
- Superfícies destinades a **zones verdes**, que ocuparan 63.623 m²
- Es destina a **vialitat** 83.669 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de l'estudi, el desenvolupament del POUM generarà **25.200 desplaçaments/dia feiner, 12.600 per sentit**, 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:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		75.091,10	570	3.990	7.509	7.509
comercial		2.934,24			1.467	293
industrial		37.727,06			1.886	3772
equipaments	141.461,00				28.292	13.619
zona verda	63.622,68				3.181	
vialitat	83.668,83					
TOTAL	410.781,66	115.752,40	570	3.990	42.336	25.193

Fóra adequat aportar una taula que especifiqui les superfícies i sostres dels nous usos previstos, per tal d'entendre com s'ha efectuat el càlcul de la mobilitat generada i les ràtios que finalment han estat emprades. La redacció del present informe ha obtingut les dades dels equipaments en base al document de Memòria social i de la resta d'usos en base al document de l'Agenda i avaluació econòmica financera.

L'estudi justifica l'adopció de valors inferiors als que indica el Decret per a les zones verdes allunyades dels nuclis urbans, no obstant això no concreta quines són les ràtios emprades finalment.

En tot cas, des de la redacció del present informe es considera que una mitjana de 3,4 viatges / persona, tenint en compte els nous habitants previstos (increment de 7.336 habitants l'any 2032) i la mobilitat que estima l'estudi (25.200 viatges/dia), és una xifra adequada als patrons actuals de mobilitat de l'RMB. Tanmateix, caldrà tenir en compte els desenvolupaments industrials i comercials del municipi, ja que si s'hi implantessin determinades activitats atractores de mobilitat, aquesta xifra inicialment correcta podria resultar infradimensionada.

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 64,6%). Els desplaçaments urbans representen un 30% del total.

En la mobilitat obligada el 75% dels desplaçaments s'efectuen en vehicle privat. Per a la nova mobilitat, l'estudi fa la següent proposta de repartiment modal:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	25,0%	0,0%	75,0%
Viatges / dia feiner	6.298	0	18.895

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.

Amb una població que pot ser superior als 10.000 habitants i en baixa densitat ben segur que caldrà adoptar algun tipus de transport públic, ni que sigui a la demanda, i a més es contradiu amb les propostes de millora que el propi estudi fa per les infraestructures de transport públic.

4. Mobilitat en vehicle privat

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

- la carretera BV-2111, d'Olivella a Sant Pere de Ribes. Des del sud, actualment la carretera BV-2111 comunica Olivella amb la carretera C-15b a Sant Pere de Ribes, des d'on es pot anar cap al nord a la carretera C-15 (Eix Igualada – Vilafranca – Vilanova), i d'aquí a l'AP-7/AP-2 i l'N-340. Arribant a Igualada es pot enllaçar amb l'autovia A-2. Cap al sud, la C-15b enllaça amb l'autopista C-32 Barcelona – Tarragona.
- la carretera BV-2415, que uneix el municipi amb la carretera de Vilafranca a Barcelona (N-340). Abans d'arribar a Vilafranca des de l'N-340 es pot accedir també a l'autopista AP-2/AP-7.

En relació a les vies internes del municipi, l'estudi afirma que tota via que no és qualificada de carretera es considera 'camí', ja sigui asfaltat o no. 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.

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

5. Xarxa de transport públic i col·lectiu

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

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

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.

- 3 rutes de transport escolar comarcal, rutes 4, 20 i 27, fins a l'escola el Morsell, l'institut Can Puig (Sant Pere de Ribes) i l'institut Montgrós (Sant Pere de Ribes).

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.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca l'elevat ús del vehicle motoritzat, també en el cas de desplaçaments que es podrien realitzar a peu o en bici.

La situació dels modes no motoritzats és desfavorable a Olivella, ja que les voreres de molts vials tenen amplades mínimes, no es disposa de carrers de prioritat per al vianant ni tampoc de cap carril bici, a causa dels forts desnivells topogràfics.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi no analitza la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes existents ni previstes. Caldria analitzar la relació oferta – demanda en els diferents modes, per tal de comprovar si la nova demanda generada pot ser absorbida per l'oferta existent i planificada.

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,

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		75.091,10	570	1.140	570	285
comercial		2.934,24		29		
industrial		37.727,06		377		
equipaments	141.461,00			1.415		
zona verda	63.622,68			636		
vialitat	83.668,83					
TOTAL	410.781,66	115.752,40	570	3.597	570	285

L'estudi aporta la normativa urbanística en relació a les reserves d'aparcament de turismes i a les reserves necessàries per a la distribució urbana de mercaderies.

L'estudi de mobilitat aporta les ràtios que indica el Decret en relació a l'aparcament de bicicletes. Els usos residencials hauran de disposar d'un mínim de 2 places d'aparcament per a bicicletes, 1 per a turisme i 0,5 per a motocicleta, i així haurà de quedar recollir en la normativa urbanística del POUM i del planejament derivat. La resta dels usos (terciaris, industrials, equipaments i zones verdes) també hauran de contemplar una reserva d'aparcament per a bicicletes, ajustada segons la demanda potencial.

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.

En concret, tenint en compte els requeriments de la normativa urbanística que s'aporta del POUM i els requeriments del Decret, la reserva d'aparcament de vehicles serà la següent:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		75.091,10	570	1.140	570	285
comercial		2.934,24		29	59	
industrial		37.727,06		377	377	
equipaments	141.461,00			1.415	707	
zona verda	63.622,68			636		
vialitat	83.668,83					
TOTAL	410.781,66	115.752,40	570	3.597	1.713	285

D'altra banda, l'estudi proposa disposar de més oferta d'aparcament a les parades d'autobús, per tal de potenciar la intermodalitat. En aquest sentit, l'estudi planteja una

reserva de 15 places de turisme, 10 de motocicleta i 10 de bicicleta a 3 noves zones d'aparcament al costat de 3 noves parades d'autobús: al carrer Sud del SUD Mas Milà, al carrer Nord del SUD Mas Milà i a l'avinguda de Mas Milà i el carrer Aquari.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

La normativa urbanística del POUM recull la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Respecte de les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, l'article 6 del Decret indica que cal efectuar una reserva d'1 plaça de 3 m x 8 m a la via pública per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç. La normativa urbanística del POUM també incorpora la necessitat de reservar espais destinats a la càrrega i descàrrega de mercaderies.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi planteja la creació de 3 noves parades d'autobús a les rotondes de la carretera BV-2111. Les noves parades s'acompanyarien de 3 noves zones d'aparcament per a vehicles motoritzats i també bicicletes, per tal de potenciar la intermodalitat amb el transport públic.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la incomoditat de situar parades d'autobús a les rotondes, ja que aquestes no permeten un apropament adequat del vehicle a la vorera.

D'altra banda, 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

El POUM classifica la xarxa viària en 3 tipologies: xarxa bàsica i travessies (amplades de vial superiors a 11m), xarxa bàsica local i xarxa de trànsit restringit i prioritat invertida.

No es fa cap proposta específica

Xarxa de vianants

El POUM preveu actuacions de millora per tal que les voreres donin compliment a la normativa d'accessibilitat vigent. Des de la redacció del present informe es recomana que, sempre que sigui possible, les voreres tinguin una amplada mínima de 2,0 m.

Els nous vials que planteja el POUM, tant en sòl urbà com urbanitzable, tenen pendents inferiors al 8%.

Des de la redacció del present informe es fa constar que la xarxa d'itineraris principals de vianants que defineix el POUM haurà de connectar els diferents nuclis existents al municipi d'Olivella.

Xarxa ciclable

L'estudi proposa crear una xarxa de 5 itineraris de carrils bici per tal de reduir l'ús de cotxe en els desplaçaments urbans i augmentar l'autonomia dels infants.

En concret, la xarxa proposada uneix totes les urbanitzacions i els nous sectors en desenvolupament. Es concreten els carrers per on es preveu que passi aquest carril bici i es mostren sobre el plànol.

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.

11. 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.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella*, conté bona part dels 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** pel que fa al a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita. 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 hauria d'aportar una **major concreció sobre les superfícies i sostres previstos** per als nous usos planificats pel POUM, i **calcular en conseqüència la mobilitat generada** aplicant les ràtios corresponents de l'annex 1 del Decret, o d'altres que l'estudi consideri més ajustades a la realitat del municipi. A partir d'aquest càlcul, cal fer una proposta de repartiment modal, tenint en compte tots els modes (també el transport públic).
- En base a la nova demanda de mobilitat i a la demanda actual, caldria **analitzar la relació oferta – demanda per al trànsit motoritzat i el transport públic**, concloent les actuacions necessàries.

- Les actuacions sobre el transport públic hauran de comptar amb el **vist-i-plau de l'administració titular** del servei, la Generalitat de Catalunya.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament d'Olivella, una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions, envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 11 de març de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic