

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

Municipi d'Olesa de Bonesvalls
Comarca de l'Alt Penedès

Sol·licitant: Aj. d'Olesa de Bonesvalls

Promotor: Aj. d'Olesa de Bonesvalls

Redactor de l'EAMG: Estudi d'Arquitectura i Urbanisme Santi Andreu

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'Olesa de Bonesvalls*.

1. Antecedents

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olesa de Bonesvalls* té com a objectiu el desenvolupament de diferents sectors de creixement urbanístic, tant a nivell de Polígons d'Actuació Urbanística (PAU), com Plans de Millora Urbana (PMU), com Plans Parcial Urbanístics (PPU):

Planejament proposat	Sector	Superfície sector (m ²)
Polígons d'actuació urbanística (PAU)	PAU-1	8.005
	PAU-2	3.073
	PAU-3	7.706
	PAU-4	4.844
	PAU-5	2.873
Plans de Millora Urbana (PMU)	PMU-1	7.691
	PMU-2	4.776
	PMU-3	1.765
Plans Parcial Urbanístics (PPU)	PPU-1	32.506
	PPU-2	16.836
	PPU-3	10.902
	PPU-4	35.418
	PPU-5	11.211
	PPU-6	23.367
	PPU-7	13.069

El municipi de d'Olesa de Bonesvalls està situat a la comarca de l'Alt Penedès i té una extensió aproximada de 30,8 km² i compta amb les següents entitats de població: el nucli d'Olesa de Bonesvalls, can Costa, can Xacó, can Morgades, Puig de vidre (tots ells adjacents al nucli d'Olesa) i el Pla del Pèlag i ca n'Olivella, situats al límit del terme municipal.

La població del municipi és de 1.755 habitants (any 2012), i es troba situat a 30 km de Vilafranca del Penedès (capital comarcal).

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'Olesa de Bonesvalls* 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 d'aquest POUM, d'acord amb el que estableix el Pla Director Territorial de l'Alt Penedès, determina les estratègies de desenvolupament dels nuclis d'Olesa de Bonesvalls. Així, pel nucli d'Olesa i les extensions, contempla un creixement de reequilibri, per ca n'Olivella determina una estratègia de consolidació i no hi preveu cap creixement i, finalment, pel nucli del Pla de Pàleg determina una estratègia de reducció/extinció, i tampoc hi preveu cap creixement.

Aquests nous desenvolupaments, suposaran una nova mobilitat generada, conseqüència de:

- 280 nous habitatges, amb un sostre total de 55.154 m²
- 20.756 m² de superfície de sostre industrial
- 21.331 m² de superfície de sòl vinculades a zones verdes
- 23.659 m² de superfície per ús d'equipaments, amb un total de 11.830 m² de sostre

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà **9.986 desplaçaments/dia feiner, 4.993 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

L'EAMG s'ajusta als paràmetres que fixa el Decret. Per a l'ús residencial s'ha considerat la ràtio més elevada, de 10 viatges/100m² de sostre.

Els nous habitatges generaran uns 5.515 viatges/dia, i els usos industrials uns 1.038 viatges/dia. Els nous equipaments i les zones verdes poden generar uns 2.366 viatges/dia i 1.067 viatges/dia respectivament.

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Total viatges generats (m2)	Total viatges generats (EAMG)
Residencial	147.606,00	55.154,00	280	1.960	5.515	5.515
Industrial	68.942,00	20.756,00			1.038	1.038
Equipaments	23.659,00	11.830,00			2.366	2.366
Zona verda	21.331,00				1.067	1.067
TOTAL	261.538,00	87.740,00	280	1.960	9.986	9.986

D'acord amb l'article 8 del Decret 344/2006, cal que l'EAMG incorpori en un plànol a l'escala adient els sectors de nou desenvolupament que generaran aquests desplaçaments.

L'estudi incorpora dades de l'EMO 2001 pel que fa al tipus de desplaçaments segons origen – destinació i segons mitjà de transport, incorporant el repartiment modal dels desplaçaments.

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa viària externa del municipi s'estructura principalment a partir de la carretera BV-2411, carretera que travessa el municipi i uneix Avinyonet del Penedès (on s'enllaça amb la N-340) amb Begues. Aquesta xarxa es complementa amb la carretera BV-2410, la qual uneix el nucli d'Olesa amb els nuclis del Pla de Pèleg i ca n'Olivella.

A nivell de demanda, l'EAMG incorpora les dades d'intensitat de circulació de vehicles corresponents a un punt d'aforament de la carretera BV-2411 al terme municipal de Begues. La intensitat mitjana diària (IMD) en aquest punt de és 2.041 vehicles/dia (2012) amb un percentatge inferior al 2% de vehicles pesants.

La xarxa viària interna del nucli d'Olesa està formada bàsicament pels carrers on es concentren la majoria d'equipaments i establiments (Avda. de l'Hospital i carrer del Raval). La resta de carrers són bàsicament d'ús veïnal.

L'EAMG incorpora diferents plànols amb tots els nuclis que conformen el municipi, detallant la xarxa viària d'Olesa de Bonesvalls.

5. Xarxa de transport públic

El municipi d'Olesa de Bonesvalls està servit per dues línies d'autobús interurbanes que connecten d'una banda, el nucli amb la capital comarcal, Vilafranca del Penedès (operada per l'empresa Hispano-Igualadina) i, d'altra banda, una segona línia que connecta el nucli amb la ciutat de Barcelona (línia 902, de l'empresa BaixBus).

Es detallen les característiques del servei a nivell d'horaris, freqüència de pas i dies de servei d'aquesta línia.

Existeixen tres parades pel transport públic interurbà a Olesa de Bonesvalls, dues dins del nucli d'Olesa i una altra al barri de Can Xacó. La ubicació i estat de totes elles es considera correcta.

El Pla de Pèlag i ca n'Olivella disposen d'una marquesina ubicada entre els dos barris utilitzada únicament com a parada de transport escolar.

S'adjunta un plànol amb el detall dels itineraris dels transport públic interurbà de superfície així com la ubicació de les parades.

A nivell ferroviari, l'Estudi assenyala l'existència de 3 línies que passen per la comarca: la línia R4 de rodalies Renfe (amb parada al municipi de Vilafranca del Penedès), la línia d'Alta Velocitat Tarragona-Barcelona (sense parada a la comarca) i el funicular de Gelida del FGC (tot i que amb caràcter molt local i un paper secundari en la mobilitat comarcal).

6. Mobilitat a peu

Les característiques urbanes del nucli d'Olesa de Bonesvalls fan que el mode a peu sigui el més idoni per desplaçar-se internament pel nucli. No obstant, tenint en compte la resta de nuclis/barris, el vehicle privat esdevé un mitjà de transport imprescindible.

L'EAMG assenyala que la major part del nucli urbà presenta unes característiques adequades que permeten establir una xarxa de convivència entre vehicles i vianants, de manera que no resulta necessari establir una xarxa exclusiva per a vianants.

L'Estudi realitza una anàlisi de l'espai viari, determinant que la majoria de carrers estan ben dimensionats i amb voreres amples, si bé al nucli antic s'hi troben alguns carrers més estrets amb voreres d'entre 0,5 i 2m d'amplada i fins i tot inexistents en alguns trams.

Per tal de poder definir la demanda de mobilitat a peu actual, es determinen quins són els principals centres d'atracció de viatgers: Ajuntament, centre cívic, consultori mèdic, escola, escola bressol, piscines municipals, zona esportiva i zones verdes vora la riera d'Olesa i al voltant del carrer de l'Hospital.

S'adjunta documentació gràfica amb la ubicació dels principals carrers i equipaments atractors i generadors de mobilitat.

7. Mobilitat a en bicicleta

El municipi d'Olesa de Bonesvalls no disposa en l'actualitat de cap itinerari per a bicicletes, si bé l'EAMG assenyala que, com en el cas dels vianants, en tots els nuclis del municipi existeix una coexistència entre els diferents modes de transport. No obstant, es destaca que els nuclis que es troben més allunyats presenten pendents molt fortes que pràcticament impossibiliten l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport.

Tanmateix, la irrupció de la bicicleta elèctrica pot possibilitar l'ús d'aquests vehicles en terrenys més accidentats.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG realitza una proposta de repartiment modal basada en la distribució del total de desplaçaments obtinguda a partir de l'Enquesta de Mobilitat Obligada del 2001.

Repartiment modal			Desplaçaments generats
Peu i bicicleta	Transport públic	Vehicle privat	
8,4%	6,2%	85,4%	100,0%
839	619	8.528	9.986

Des de la redacció del present Informe es considera necessari actualitzar aquestes dades com a mínim, amb les dades extretes de l'enquesta de mobilitat quotidiana 2006 (EMQ06).

D'altra banda, cal proposar un repartiment modal enfocat a disminuir els desplaçaments en vehicle privat ja que un percentatge del 85,4% es considera molt elevat. El planejament derivat corresponent, haurà d'incloure les mesures necessàries per tal de reduir aquest valor.

En base al percentatge determinat per l'Estudi de desplaçaments en vehicle privat (85,4%) i les suposicions que realitza l'Estudi d'una ocupació mitjana d'1,2 persones/vehicle i un factor d'hora punta del 10%, s'obté una concentració de vehicles en hora punta, repartits en ambdós sentits de circulació i el conjunt de la vialitat del nucli, de **711 vehicles**. Cal destacar que, d'acord amb les dades de partida aportades per l'EAMG, aquest valor és superior als 599 vehicles indicats en el document. Per tant, serà necessari determinar de nou la capacitat d'absorció d'aquests vehicles per part de la xarxa viària.

Tenint en compte els 619 nous desplaçaments previstos amb transport públic, caldria incorporar també a l'EAMG una anàlisi respecte de la incidència de la mobilitat generada a la xarxa de transport públic.

9. 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 per a turismes i motocicletes només en cas dels usos residencials.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta, com a mínim:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial	147.606,00	55.154,00	280	560	280	140
industrial	68.942,00	20.756,00		208		
equipaments	23.659,00	11.830,00		118		
zona verda	21.331,00			213		
TOTAL	261.538,00	87.740,00	280	1.099	280	140

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per als usos residencials, els equipaments, les oficines, els usos comercials i les zones verdes. En concret, cal reservar en total **560 places per a bicicletes dins dels sòls residencials** (2 places/habitatge), **208 per als usos industrials**, **118 per als usos d'equipaments**

i 213 per als usos de zona verda, en llocs segurs però de fàcil accés des de la via pública.

L'EAMG preveu per al conjunt de desenvolupaments una reserva de **1.642 places** d'aparcament per a bicicletes. Aquesta és superior a la calculada pel present Informe, en tant que pel que fa a l'ús residencial, l'Estudi pren com a referència la superfície de sostre i no el nombre d'habitatges.

Quant als equipaments, l'EAMG considera una ràtio d'1 plaça per cada 100 m² de sostre, tenint en compte que a dia d'avui encara no es coneix l'ús definitiu d'aquestes reserves.

Des de la redacció del present Informe, es considera adequat el dimensionament que es realitza pel que fa als aparcaments per a bicicletes. A nivell de l'aparcament residencial, cal recordar però, que **es requereix que la reserva de bicicletes vinculada als habitatges es respecti íntegrament**.

L'Estudi realitza una primera proposta per a la ubicació dels aparcaments de bicicletes, concentrant-los majoritàriament a les zones verdes i els equipaments (prioritzant l'escola i la zona esportiva).

Quant als turismes i motocicletes, l'EAMG proposa una reserva de **280 places d'aparcament per a turismes**, si bé no preveu una reserva de places per a motocicletes. Serà necessari tenir en compte la reserva de places per a motocicletes que, d'acord amb el Decret, ha de ser de, com a mínim, **140 places**.

Des de la redacció del present Informe es considera adequat aquest dimensionament, si bé es realitzen algunes recomanacions:

- En el cas de les motocicletes, caldrà garantir que s'habiliten espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres.
- D'altra banda es recomana que es prevegin punts de recàrrega elèctrica per vehicles en els edificis d'habitatge, i les instal·lacions que l'ajuntament consideri oportunes en la via pública de cara a permetre el desenvolupament futur del vehicle elèctric.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no fa referència a la distribució urbana de mercaderies, si bé no es preveuen usos comercials en els nous desenvolupaments previstos.

11. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta indicadors de gènere.

12. Mesures correctores

L'Estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes que indica el Decret 344/2006, tant en relació amb l'amplada mínima de secció dels vials de nova urbanització, com pel que fa als pendents màxims de cadascun d'aquests carrers.

Xarxa transport públic

Tenint en compte que no s'ha realitzat una anàlisi de la incidència de la mobilitat generada en transport públic sobre aquesta xarxa, l'EAMG no realitza cap proposta.

L'Estudi assenyala que en la situació actual, les freqüències de pas dels busos interurbans són correctes, si bé un augment ajudaria a augmentar el percentatge de desplaçaments en aquest mode enfront el vehicle privat.

Tenint en compte que l'EAMG preveu un total 619 nous desplaçaments diaris en transport públic, caldria determinar si l'oferta actual és capaç d'absorbir la previsió d'aquests nous desplaçaments així com si el nombre i ubicació de les parades és adequat.

D'altra banda, també es podria potenciar compartir cotxes (carpooling) fins a l'estació de Vilafranca del Penedès, per exemple, mitjançant una campanya de difusió i l'establiment d'un punt de trobada entre els usuaris, com ara un nou apartat al web municipal.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG considera que s'ha de millorar la pavimentació d'alguns carrers i millorar-ne la seguretat, si bé no realitza una proposta de xarxa d'itineraris per a vehicles tal i com determina l'article 18 del Decret, la qual ha de garantir una continuïtat amb les xarxes dels municipis veïns i ha d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generis el major nombre de desplaçaments.

Tenint en compte que a l'Estudi es fa referència a les zones 30 en alguns apartats, caldria, per exemple, determinar els carrers que es proposen com a Zona 30.

Serà necessari aportar un plànol amb el detall d'aquestes propostes.

Xarxa de vianants

Tenint en compte les amplades d'alguns dels vials del nucli d'Olesa, especialment del nucli antic, l'EAMG proposa establir una única plataforma en els vials interns de menys amplada, amb prioritat pels vianants i bicicletes, i trànsit rodat pràcticament restringit als veïns.

En els vials de major amplada l'Estudi proposa l'ampliació de les voreres fins als mínims establerts per la normativa vigent. D'aquesta manera, s'estableix una xarxa de convivència entre vehicles i vianants que garantiria la seguretat i comoditat d'aquests, així com la seva connectivitat amb els principals centres generados/attractors de mobilitat.

Els nous usos previstos al POUM es limiten a omplir buits urbans del nucli d'Olesa, de manera que facilitarà l'establiment d'uns itineraris per a vianants continus en relació a l'actual xarxa.

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequades aquestes propostes.

S'adjunta plànol amb el detalls de les propostes realitzades.

Xarxa per a bicicletes

L'EAMG considera que les característiques dels carrers del nucli d'Olesa no permeten que els vehicles a motor assoleixin velocitats gaire elevades, fet que permeten mantenir una coexistència entre ciclistes, vehicles a motor i vianants.

To i això, l'Estudi proposa la creació d'un carril bici força paral·lel a la riera, entre la plaça de la Creu i el barri de l'Hospital, seguint una de les zones verdes existents. També proposa la creació d'un segon carril bici per l'avinguda del Raval i l'avinguda de l'Hospital ja que són dos vials que concentren la majoria de centres d'atracció (equipaments, comerços, etc.).

Caldria afegir aquesta segona proposta en el plànol que s'adjunta.

Des de la redacció del present Informe, es consideren adequades aquestes propostes.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olesa de Bonesvalls* 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 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:

- És imprescindible adjuntar un plànol amb la localització de tots els nous desenvolupaments previstos en el POUM.
- És necessari actualitzar les dades de repartiment modal previstes i aportar dades quantitatives en relació a les capacitats de transport públic i de la xarxa viària actuals i analitzar-les comparativament amb la demanda de mobilitat actual i la generada amb el desenvolupament del POUM, per tal de mostrar que l'oferta actual és suficient per absorbir la nova mobilitat generada. En cas contrari caldrà incorporar les propostes de millora de la xarxa que convé siguin vàlides per l'administració titular del servei.
- Caldrà incorporar indicadors de gènere.
- Caldrà tenir en compte les places d'aparcament per a motocicletes.
- En referència a la xarxa de bicicletes, caldria grafiar totes les propostes en el plànol que s'adjunta a l'EAMG.
- Es sol·licita s'incorporin les recomanacions de millora que es fan per a les diferents xarxes.

D'acord amb el que prescriu l'article 22.2 de la Llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Se sol·licita a l'Ajuntament d'Olesa de Bonesvalls que, 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, 8 de setembre de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic