

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

Municipi d'Olesa de Montserrat.

Comarca del Baix Llobregat

Promotor: Aj. d'Olesa de Montserrat

Redactor de l'EAMG: LA LLENA ambiental SCP

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 Montserrat*.

1. Antecedents

El municipi d'Olesa de Montserrat està situat a l'extrem nord-est de la comarca del Baix Llobregat i té una extensió aproximada de 16,63 Km². El municipi limita amb els municipis d'Abrera, al sud, i Esparreguera, a l'oest i amb els municipis del Vallès Occidental de Vacarisses, al nord, i Viladecavalls, a l'est.

La població del municipi és de 23.552 habitants (2017), i es concentra majoritàriament al nucli d'Olesa, tot i que les urbanitzacions cada vegada acullen més residents fixes (les Ribes Blaves, Oasi i can Marató, entre altres). El nucli s'estructura al marge esquerre del riu Llobregat, allà es localitzen 4 polígons industrials i el nucli urbà, i com a element separador entre ambdós hi ha la carretera C-55, Abrera-Manresa.

Olesa disposa actualment d'un Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU), aprovat per la Comissió d'urbanisme el 9 de juny de 1993 i publicat el 23 de juliol del mateix any.

Aquest pla ha tingut un alt nombre de modificacions puntuals i figures de planejament sectorial afegides, que han abastat la pràctica totalitat del municipi i han ocupat bona part del sòl inicialment classificat com urbà i urbanitzable.

El nou *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olesa de Montserrat* (POUM) revisa el planejament urbanístic general vigent fins ara al municipi i estableix diversos àmbits d'actuació, ja sigui en forma de Polígons d'Actuació Urbanística (PAU), Plans de Millora Urbana (PMU) o Plans Especials Urbanístics (PE), i de relligament de la zona urbana com d'extensió amb sectors de Sòl Urbanitzable delimitat (SUD).

Concretament, inclou un total de 35 sectors: 24 Polígons d'actuació urbanística, 9 sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat, 1 sector de Pla de Millora Urbana i 1 Pla Especial.

A la següent pàgina es detalla l'abast del Pla.

Planejament proposat	Codi Sector	Sup. (ha)	Densitat (habitatges/ha)	Habitatges	Tipologia del sector
Polígons d'actuació urbanística (PAU)	PAU-1	1,51	15	23	Residencial
	PAU-2	6,78	0	0	Industrial
	PAU-3	11,72	0	0	Industrial
	PAU-4	0,68	94	64	Residencial
	PAU-5	1,01	43	43	Residencial
	PAU-6	0,5	79	40	Residencial
	PAU-7	0,35	46	16	Residencial
	PAU-8	0,91	64	58	Residencial
	PAU-9	0,18	142	25	Residencial
	PAU-10	1,68	11	18	Residencial
	PAU-11	1,95	8	16	Residencial
	PAU-12	0,47	51	24	Residencial
	PAU-13	2,77	6	16	Residencial
	PAU-14	4,85	7	34	Residencial
	PAU-15	6,92	5	35	Residencial
	PAU-16	6,92	6	40	Residencial
	PAU-17	4,85	6	27	Residencial
	PAU-18	5,23	5	28	Residencial
	PAU-19	3,87	5	20	Residencial
	PAU-20	3,4	5	18	Residencial
	PAU-21	1,8	5	9	Residencial
	PAU-22	3,96	5	21	Residencial
	PAU-23	3,88	7	26	Residencial
	PAU-24	1,77	7	12	Residencial
Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD)	SUD-1	8,77	60	525	Residencial
	SUD-2	2,91	0	0	Equipaments
	SUD-3	2,19	0	0	Serveis
	SUD-4	7,62	0	0	Serveis/Equipa.
	SUD-5	6,7	0	0	Industrial/Serveis
	SUD-6	11,66	39	454	Residencial
	SUD-7	16,24	0	0	Industrial
	SUD-8	8,38	30	251	Residencial
	SUD-9	4,24	20	84	Residencial
Pla de Millora Urbana (PMU)	PMU-1	0,61	57	35	Residencial
Pla Especial (PE)	PE	6,56	0	0	Sistemes
Total		153,84		1962	

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada vinculat al *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olesa de Montserrat* 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 d'Olesa de Montserrat suposarà la implementació de nous sectors i el conseqüent augment de la mobilitat, conseqüència de:

superfícies segons usos i àmbit				
residencial	industrial	equipaments	zona verda	Serveis/terciari
m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sòl	m ² sòl
318.146,97	284.991,25	98.981,84	118.543,44	60.798,46

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 **62.827 desplaçaments/dia feiner**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

L'Estudi aplica per al dimensionament de la mobilitat generada en un dia feiner tipus les ràtios establertes pel Decret per a cadascun dels usos.

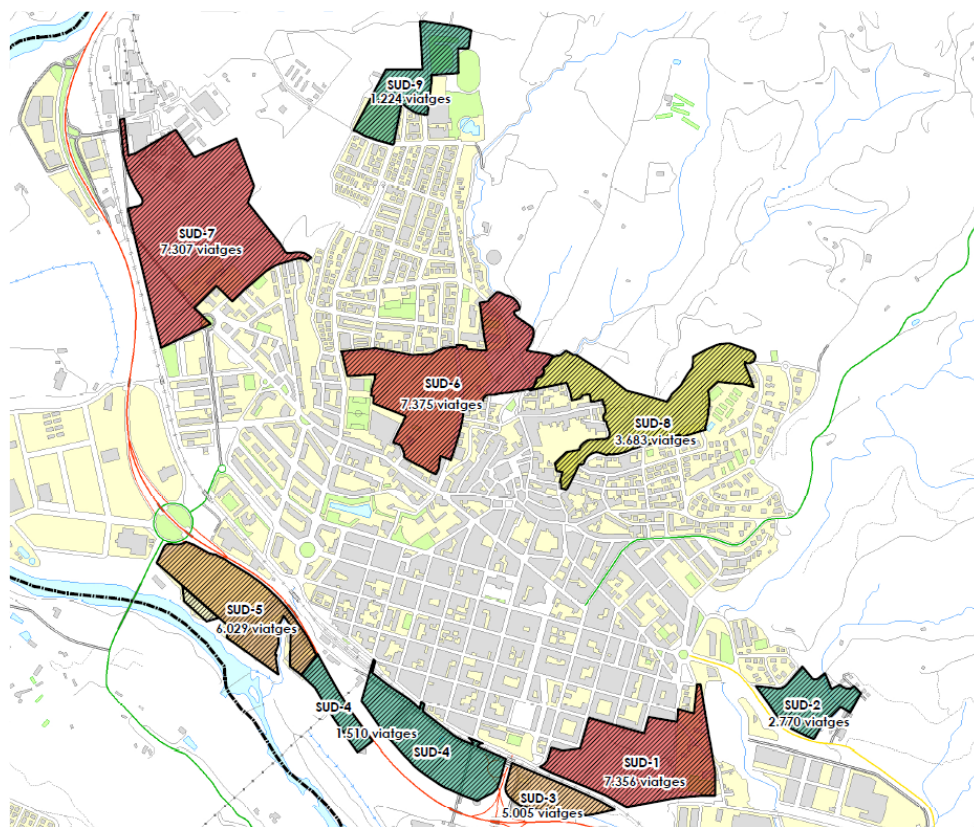
Pel que fa a l'ús de serveis i terciaris, el Decret no defineix una ràtio específica, l'EAMG justifica que aquest ús és similar al de les oficines i aplica la ràtio de 15 desplaçaments per cada 100 m² de sostre.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlid aquest raonament.

La taula següent mostra la nova mobilitat generada en un dia feiner tipus. Es pot observar com el dimensionament s'adequa als preceptes que estableix el Decret 344/2006.

Usos	Àrea (ha)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial (Habitatges)		318.146,97	1.962,00	13.734		13.734
industrial		284.991,25			14.250	14.250
equipaments		98.981,84			19.796	19.796
Serveis/terciari		60.798,46			9.120	9.120
zona verda	118.543,44				5.927	5.927
TOTAL	153,84	762.918,52		13.734	62.827	62.827

*L'estudi no especifica el sòl per cada ús, únicament especifica el sol destinat a zones verdes i el total.



L'Estudi realitza una proposta de repartiment modal, prenent com a referència dades de mobilitat en dia feiner 2008 (EMEF-2008) del Baix Llobregat, a partir d'aquest determinen que un 44,7% dels viatges es realitzen en vehicle privat, un 39,2% en transport no motoritzat i un 16,0% en transport públic:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT	TOTAL
% quota modal	39,2%	16,0%	44,7%	100,0%
Viatges / dia de màxima demanda	24.627	10.052	28.083	62.827

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

L'estudi incorpora un plànol on es mostren els volums de desplaçaments vinculats als Polígons d'actuació urbanística (PAU), tanmateix, es troba a faltar que s'incloguin els desplaçaments vinculats als altres àmbits d'actuació (SUD, PMU, PE).

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica que **d'acord amb l'article 8 del Decret 344/2006, cal que l'EAMG incorpori en un plànol a l'escala adient on es mostrin el nombre de desplaçaments que generen els diferents àmbits d'actuació.**

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària a l'àmbit d'estudi, l'Estudi fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al conjunt del municipi, com a les xarxes viàries urbanes dins de l'àmbit d'estudi.

L'estudi aporta dades d'intensitats de circulació de les vies de l'entorn de l'àmbit.

A nivell intern, l'estudi inclou la caracterització de la xarxa urbana principal i secundària i exposa el sistema circulatori actual a partir de dades del Pla de Mobilitat Urbana del municipi.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

El municipi està servit per 5 línies d'autobús interurbanes (4 diürnes i 1 nocturna), 1 línia de bus urbana i una estació de FGC que permet l'accés directe a 3 línies.

El serveis interurbans donen connexió entre Olesa de Montserrat i ciutats importants de la Regió Metropolitana i altres, com Barcelona, Terrassa, Esparraguera, Manresa i Martorell.

- Línia M1 Olesa -Terrassa -Bellaterra
- Línia M3 Olesa - Esparraguera
- Línia M4 Olesa- Santa Maria de Vilalba- Martorell
- Línia M5_Manresa – Olesa - Barcelona
- Línia N-51 Barcelona – Olesa - Esparraguera

A nivell d'expedicions, destaca que els dies laborables disposa d'una freqüència elevada però que en cap de setmana la freqüència és reduïda.

Els serveis tenen entre 1 i 4 parades dins del TM d'Olesa de Montserrat, essent millorables les connexions interurbanes a les urbanitzacions.

La xarxa de **transport urbà** consta d'una línia, la M2, que té una bona cobertura pràcticament a la totalitat del terme, especialment si es té en compte l'estructura irregular i dispersa de les zones urbanes del municipi. La M2, altrament anomenat Bus Olesa, bàsicament connecta el municipi i les urbanitzacions i barris, apropant els seus residents als serveis del municipi i permetent la connexió amb les parades dels serveis interurbans per carretera i amb l'estació d'FGC.

Els serveis disposa de 28 parades distribuïdes per dins del TM d'Olesa de Montserrat, que donen cobertura a totes les zones urbanes del municipi.

A nivell **ferroviari**, Olesa compta amb una estació ferroviària d'FGC que permet accedir de les línies Barcelona- Olesa de Montserrat (S4) i Barcelona- Manresa (R5/S4), aquestes permeten la connexió directe entre d'Olesa de Montserrat i la majoria de poblacions veïnes, com Monistrol de Montserrat, Abrera i Martorell i ciutats més allunyades com Barcelona i Manresa.

En tots els casos, es detallen les característiques del servei a nivell d'itineraris, parades, d'horaris, de freqüència de pas i dies de servei d'aquestes línies.

L'estudi incorpora informació gràfica de tots els serveis, i de la situació i la cobertura de les parades.

L'estudi no incorpora dades de capacitat ni d'ocupació del transport públic.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que **caldrà incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit en les figures de planejament urbanístic derivat, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.**

6. Mobilitat a peu

Pel que fa a la caracterització de la xarxa, l'EAMG determina que en general el nucli urbà les condicions del vianant són bones i segures i que es preveu la posada en marxa de diversos camins escolars, i destaca que el 71% de la mobilitat interna del municipi es realitza a peu.

En aquest sentit, exposa que en general el nucli urbà presenta majoritàriament voreres superiors a 2 m i guals adaptats, excepte a la zona sud del barri del Collet de Sant Joan on indica que predominen les voreres inferiors a 1 m.

L'EAMG exposa, que en el nucli Antic i a l'Eixample d'Olesa és on es concentren els serveis amb major demanda pels seus habitants, fet que produeix un continu moviment de la població pels seus diferents eixos viaris.

Gran part del nucli antic presenta carrers estrets, que han evolucionat cap a carrers d'un sol nivell, restringint l'accés de vehicles i trànsit al seu interior, actualment disposen de 1.300 m de carrers de plataforma única, amb una amplada mitjana de 4,3 m.

En l'anàlisi presentat es destaca que algunes zones del municipi no faciliten els desplaçaments a peu, ja que el pendent és elevat o l'estat del paviment no és òptim.

A nivell general, l'EAMG indica que tot i les millores que han anat realitzant, encara queda molt per fer, donat que encara cal millorar en alguns àmbits aspectes com l'amplada de les voreres inferior a 0,9 metres, l'existència de mobiliari urbà mal ubicat, falta de voreres amb gual, i el paviment en mal estat.

S'adjunta documentació gràfica dels itineraris per a vianants i la tipologia de vies i dels pendents de tots els àmbits del municipi.

7. Mobilitat a en bicicleta

L'Estudi indica que el municipi disposa en l'actualitat d'un tram de carril bici bidireccional i desagregat amb una longitud de 400 m que discorre pel carrer Lluís Companys entre la nova rotonda de la carretera a Esparreguera i la rotonda de la carretera de la Puda, tot i això, destaca que al tractar-se d'un tram aïllat que es troba en una zona de recent desenvolupament urbanístic i allunyat de la majoria de centres generadors de mobilitat, comporta que el seu ús sigui escàs.

L'estudi caracteritza les condicions generals per a l'ús de la bicicleta al municipi i destaca, que l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport urbà és compatible amb la circulació de vianants sempre que s'estableixi la prioritat de la mobilitat a peu sobre la mobilitat en bicicleta i que els carrers del municipi tenen amplada suficient per incorporar carrils bici, però els desnivells en algunes zones fa que sigui inviable implantar-los.

A nivell de planificació destaca que Generalitat i Diputació estan treballant en el projecte de Via Blava Llobregat, que consisteix a fer transitables les lleres del riu Llobregat i llurs afluents.

Pel que fa a l'aparcament, indica que l'oferta d'aparcament per a bicicletes és escassa, actualment es disposen de 6 aparcaments que se situen entorn de l'Ajuntament, estació de FGC i parc de les Planes i destaca que els aparcaments no són prou segurs i no queden a cobert.

S'adjunta documentació gràfica de tram de carril bici i de la situació dels aparcaments existents.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que **per garantir la seguretat en la convivència entre vianants i bicicletes més enllà d'establir la prioritat al vianant es fa necessari que es disposi d'un ample lliure mínim de 4 m. A més es recomana que es desagreguin sempre que sigui possible.**

8. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la mobilitat generada, l'estudi indica que realitza una estimació del repartiment dels nous viatges generats pels nous sectors sobre la xarxa viària amb objecte d'obtenir una indicació de si pot aparèixer problemes de capacitat a la xarxa.

L'estudi exposa la metodologia utilitzada però no aporta els resultats ni les conclusions d'aquest.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la **necessitat d'incloure una avaluació de l'impacte de la mobilitat generada valorant la distribució territorial i horària de la mobilitat, per tal de concretar si la capacitat de la xarxa viària (en**

especial l'accés de la C-55, que mostra un volum de trànsit elevat) i l'oferta de transport públic són suficients per absorbir la futura mobilitat del municipi.

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 II i III del Decret d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada resulta, com a mínim:

Usos	Àrea (ha)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial (Habitatges)		318.146,97	1.962,00	3.924	1.962	981
industrial		284.991,25		2.850		
equipaments		98.981,84		990		
zona verda	11,85			1.185		
Serveis/terciar i		60.798,46		608		
TOTAL	153,84	762.918,52	1.962	9.557	1962	981

*L'estudi no especifica el sol per cada ús, únicament especifica el sol destinat a zones verdes i el total.

Pel que fa la reserva de places per a **bicicletes**, l'estudi disminueix a la meitat la ràtio de places d'aparcament per habitatge (passant de 2 aparcaments que exigeix el Decret a 1 aparcament per habitatge).

L'estudi justifica aquest fet, indicant que és un municipi amb nombroses cases unifamiliars, les quals sovint solen disposar d'aparcaments per a bicicletes o espais que s'hi poden resguardar i que l'orografia del municipi, on predominen les elevades pendents, dificulta l'ús de les bicicletes per a trajectes de mobilitat diària a excepció dels usos esportius o d'oci.

L'estudi conclou que seria interessant la ubicació d'aparcaments per a bicicletes en els principals equipaments i zones verdes del municipi, tot i això, indica que la seva utilització no està garantida, per la qual cosa indica que es considera un objectiu secundari i, que per tant, es rebaixen les ràtios d'aparcaments per a bicicletes que el Decret proposa.

L'estudi preveu la reserva de 8.491 places, valor inferior a les 9.557 que estableix el Decret.

Des de l'equip de redacció del present informe **no es considera adequada aquesta previsió per a la figura de planejament que es vol aprovar, cal preveure com a mínim la dotació que indica el Decret per a cada ús, tenint en compte tots els usos previstos en el seu desenvolupament.**

Tot i això, en cas que és consideri necessari l'adopció de valors inferiors en alguns dels àmbits, aquests caldrà justificar-los en els EAMGs del planejament derivat.

En aquest sentit, es considera necessari que la normativa del POUM reculli les ràtios mínimes d'aparcament de bicicletes que indica el Decret 344/2006 en l'annex III per a cada ús.

Pel que fa a la reserva de **places per a turismes i motocicletes**, l'Estudi dimensiona la reserva de places segons les ràtios que indica el Decret i preveu la reserva de 1.962 places per a vehicles i 981 places per a motocicletes.

L'estudi estableix les places per a PMR que caldrà reservar.

Pel que fa al foment dels vehicles més sostenibles, l'Estudi no preveu cap reserva de places d'aparcament amb punt de recàrrega elèctrica, cal que el nou planejament compleixi amb la Disposició addicional primera del RD 1053/2014, que estableix una dotació mínima en funció dels usos previstos.

Des de la redacció del present Informe s'indica que **cal incloure punts de recàrrega d'acord amb els que estableix la Disposició addicional primera del RD 1053/2014.**

A nivell de recomanacions des de la redacció del present informe s'indica:

- L'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.
- 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.

10. Indicadors de gènere

L'Estudi incorpora dades de mobilitat per gènere segons l'enquesta de mobilitat en dia feiner 2008 (EMEF-2008) del Baix Llobregat.

11. Mesures correctores

L'Estudi defineix una estratègia per assolir un canvi del model de mobilitat al municipi que contribueixi a la seguretat, la sostenibilitat i la integració social a partir d'una sèrie d'objectius principals: afavorir la mobilitat a peu, en bicicleta i en transport públic, fer més eficaç l'ús del cotxe i fomentar la intermodalitat.

L'estudi incorpora un apartat on es descriuen els criteris d'accessibilitat que hauran d'acomplir amb totes les xarxes del municipi.

L'EAMG defineix una proposta de xarxes per a tots els modes i determina els criteris i directrius als que han de donar compliment els desenvolupaments i les actuacions que es deriven del POUM en els diferents àmbits.

L'estudi aporta informació gràfica de les propostes, tanmateix, en aquestes únicament es mostra el nucli urbà amb els planejaments SUD.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica, que **donat que es preveuen mesures i desenvolupaments fora d'aquest, cal que en les propostes s'aporti informació gràfica on d'acord amb el Decret es mostrin tots els planejaments que es deriven del POUM.**

Xarxa de vianants i bicicletes

L'EAMG, indica que les condicions del nucli urbà són en general bones, tanmateix, destaca que l'estructura d'Olesa de Montserrat disposa de zones urbanitzades

disperses de baixa densitat amb importants pendents i condicions generals més aviat poc satisfactòries per a vianants i ciclistes que no faciliten l'ús d'aquest tipus de mobilitat.

Aquestes zones urbanitzades es troben en un radi d'entre 1-4 km del nucli urbà, pel que estima un cert potencial per a augmentar la mobilitat a peu i en bicicleta. Tanmateix, indica que per aconseguir la creació d'una xarxa d'itineraris per a vianants i bicicleta segurs i atractius i sense grans desnivells, seria recomanable segregat la circulació de vianants i bicicletes en les carreteres d'accés a les urbanitzacions.

L'Estudi recull en el planejament de les directrius que defineix el Decret 344/2006 pel disseny d'aquestes xarxes. L'EAMG defineix la proposta d'itineraris principals per a vianants i bicicletes, i estableix que pel desenvolupament dels nous sectors caldrà:

- Els itineraris per a vianants i bicicletes s'hauran de definir en funció dels pendents de l'espai i de les propostes d'ordenació que s'estableixin en el planejament derivat, establint així, un itinerari per a vianants i bicicletes que eviti compartir l'espai i el recorregut amb els vehicles.
- Els carrers interns de les urbanitzacions i dels nous sectors que proposa el POUM siguin considerats Zona 30 a excepció d'aquells vials que formen part de la xarxa bàsica per a vehicles. En casos concrets, on les condicions dels vials existents o quan l'ordenació dels nous sectors estableixi alguns vials amb prioritat per a vianants i bicicletes, per exemple, al voltant d'equipaments, aquests es consideraran vials de prioritat invertida i s'hi primarà la pavimentació única.
- Pel que fa a la xarxa de bici definida es farà necessari que un estudi posterior analitzi de manera específica aquests itineraris definint zones segregades en els vials que connecten urbanitzacions i procurés solucionar les problemàtiques de pendents en aquells trams en què no hi ha una opció de recorregut per espais amb pendents inferiors al 8%, establint, per exemple, plataformes de descans.

L'estudi incorpora un plànol on es defineix de forma gràfica les xarxes proposades i on s'inclou també la situació dels aparcaments per a bicicletes. L'escala del plànol únicament mostra el nucli urbà.

Complementàriament, l'EAMG determina els criteris als quals hauran de donar compliment aquestes xarxes segons la zona on es desenvolupi el planejament:

Criteris d'ordenació en zones urbanes ja consolidades

- En el cas que es realitzés alguna actuació en el nucli urbà consolidat, caldrà mantenir sempre un espai de prioritat per als vianants, ja sigui amb l'establiment d'una vorera de, com a mínim, 1,5 m i lliure d'obstacles, o amb pavimentació única que defineixi l'espai com a prioritari per als vianants i les bicicletes
- En els vials considerats part de la xarxa bàsica de vehicles, ja siguin els que es consideren bàsics o importants, com els secundaris, caldrà determinar espais de separació per a les diferents tipologies d'usuaris, sempre tendint a la protecció dels vianants i ciclistes. Així, caldrà mantenir o definir noves voreres d'amplada superior a 1,5m i lliure d'obstacles, sempre que sigui possible. Els carrers en què, per amplada, no puguin allotjar aquestes voreres, també es tendirà a la utilització del paviment únic o solucions puntuals que garanteixin la seguretat dels usuaris més febles.

- En carrers d'accés a urbanitzacions i accés a l'interior del nucli antic caldrà instal·lar mesures de reducció de la velocitat perquè els conductors assoleixin una velocitat d'entrada adequada a les zones de prioritat invertida o zones 30, siguin passos de vianants de ressalt o plataformes, especialment en cruïlles.
- En carreteres i vials que uneixen urbanitzacions caldrà establir un espai de separació per a vianants i ciclistes, fet que, podria comportar l'ampliació de la calçada.

Directrius per a les zones urbanitzables

L'EAMG recull les directrius que determina el Decret 344/2006 per a la xarxa de vianants i bicicletes i determina que les zones urbanitzables que el POUM preveu, tant residencials com industrials, hauran de seguir en la seva ordenació, l'establert en aquest i que s'hauran d'incorporar tant en la normativa del POUM com ens els Plans Parcials, de manera que es garanteixi la seguretat i la qualitat de trànsit dels usuaris de les vies, ja siguin vianants, ciclistes o conductors de vehicles.

Xarxa transport públic

Per tal de fomentar la mobilitat en transport públic l'EAMG considera que per a aconseguir millores importants en les prestacions als clients i serveis més eficaços, s'ha d'introduir una perspectiva global de la gestió del transport públic, l'Estudi defineix una estratègia per afavorir la mobilitat a la mobilitat en transport públic que passa per:

- Implementar noves línies i fer canvis dels recorreguts existents.
- Crear serveis més ràpids i competitius.
- Augmentar freqüències i prolongar horaris dels serveis.
- Fomentar l'intermodalitat i millorar l'accessibilitat a les parades.
- Millorar la promoció i comunicació del transport públic.

Implantar noves línies i fer canvis en els recorreguts existents

L'estudi indica que atès que ens trobem en una trama urbana consolidada amb un servei de bus urbà en ple funcionament, caldrà que els nous sectors disposin de cobertura en un radi de 250 m, amb la qual cosa hi ha tres sectors que no quedarien assistits: SUD-2, SUD-3 i SUD-8.

En aquest sentit, indica, que donat que cadascun es desenvoluparà mitjançant el corresponent pla parcial, aquest haurà d'incorporar el seu EAMG que serà el que determini la ubicació de la nova o noves parades i en relació a quines línies de bus en concret.

L'estudi incorpora informació gràfica sobre l'ampliació del recorregut del servei, l'estudi no quantifica aquesta proposta.

Crear serveis més ràpids i competitius

El servei d'autobús d'Olesa contempla aquesta filosofia i pretén incorporar un sistema de prioritització dels autobusos en els semàfors per a garantir una velocitat comercial alta i un servei fiable. El projecte també preveu millorar els sistemes de validació dels autobusos amb la finalitat d'augmentar la velocitat comercial i estalviar temps a les parades.

L'estudi no quantifica aquestes propostes ni concreta qui seran els encarregats del seu desenvolupament.

Augmentar freqüències i prolongar horaris dels serveis

L'estudi indica que preveu incrementar la freqüència de les línies urbanes en el futur igual com l'ampliació dels horaris dels serveis al matí, nit i cap de setmana.

Segons aquesta filosofia la proposta del servei conté un increment de la freqüència i els horaris dels serveis.

L'estudi parla sobre una proposta de servei, que no es concreta ni quantifica ni s'indica qui seran els responsables de portar-la a terme.

Fomentar l'intermodalitat i millorar accessibilitat a parades

L'estudi proposa crear punts d'intercanvi entre el transport públic i altres mitjans de transport i el vehicle privat, és a dir oferir aparcaments per a bicicletes i cotxes a les parades i estacions i parades d'autobusos i trens. Naturalment els aparcaments han de ser segurs i còmodes per a poder fer els viatges multimodals una opció realista per a un major nombre de persones.

Des de l'equip de redacció del present informe, es consideren adequades les propostes planejades, tanmateix s'indica que es **considera necessari concretar i quantificar les propostes i determinar de qui és responsabilitat la seva implantació.**

Xarxa bàsica per a vehicles

Pel que fa a la xarxa viària, l'estudi proposa unes pautes generals per a donar solució als problemes existents:

- És recomanable prendre varies mesures per a adoptar per evitar aquests efectes negatius (no permetre una velocitat excessiva, tenir molta cura amb el disseny de les interseccions, etc.)
- També cal assegurar que els espais viaris existents seran utilitzats de la manera més adequada, per exemple comprovant que hi ha una rotació suficient de places d'aparcament en el nucli urbà, fent controls d'indisciplina d'aparcament i comprovant que hi ha suficient espai per a la distribució de mercaderies.
- A més, mitjançant iniciatives com el carpooling s'aconsegueix un ús del vehicle més eficaç a través d'augmentar el nombre d'ocupants dels vehicles. Aquestes iniciatives disminueixen el nombre de vehicles del municipi i l'espai ocupat per cotxes aparcats.

12. 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.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que **en el moment del seu desenvolupament urbanístic a través de la definició de figures urbanístiques posteriors caldrà seguir els requeriments de l'article 6 del Decret, i establir si es fa necessari reserves de places per càrrega i descàrrega de mercaderies.**

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi realitza diverses propostes sobre el transport públic que comportaran un increment del cost d'aquest, tanmateix, l'estudi no inclou una proposta de finançament ni estableix qui es farà càrrec del cost d'aquestes, excepte en el cas de les noves parades, que indica que es definiran en fases de planejament posteriors.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'indica que **es fa necessari concretar en quin moment s'implantaran les propostes de transport públic i qui seran els responsables, a més d'acord amb el Decret cal incloure una proposta de finançament.**

Tanmateix, en cas que en cas que es prevegi el seu desenvolupament en fases posteriors i en figures derivades, cal determinar-ho i que s'indiqui la necessitat de realitzar en aquestes una proposta de finançament d'acord amb l'article 19 del decret.

14. Incidència sobre la contaminació atmosfèrica

L'EAMG realitza una previsió d'emissions de contaminants a partir del nombre de vehicles generats i realitza una classificació dels vehicles per quilòmetre de cada classe.

Des de l'equip de redacció del projecte es considera vàlida aquesta previsió. **Si bé, s'indica que cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu d'incorporar en el futur aparcament punts de recàrrega d'acord amb els que estableix la Disposició addicional primera del Real Decreto 1053/2014, per tal de disminuir amb aquesta tecnologia les emissions de contaminants a mitjà termini.**

En aquest sentit, s'indica que en posteriors figures de planejament quan es defineixi la dotació d'aparcament, caldrà realitzar una proposta determinada de la dotació d'aquestes noves places.

15. Conclusions

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

- Cal incorporar un **plànol de la distribució del nombre de desplaçaments que inclogui la mobilitat generada en tots els sectors del planejament** per tal de preveure l'impacte territorial concret en les diferents xarxes de mobilitat, tal com indica l'article 8.2 del Decret.
- Cal d'incloure una **avaluació de l'impacte de la mobilitat generada sobre les xarxes**, valorant la distribució territorial i horària de la mobilitat, per tal de concretar si la capacitat de la xarxa viària i de l'oferta actual de transport públic són suficients per absorbir la futura mobilitat del municipi, tal com indica el Decret 344/2006.

- En relació a la reserva d'aparcament, **la normativa del POUM haurà de recollir les ràtios mínimes d'aparcament de bicicleta d'acord amb el que indica el Decret 344/2006 en l'annex 3.**
- Cal realitzar una previsió de **places d'aparcament amb punt de recàrrega de elèctrica**, que compleixi amb la Disposició addicional primera del Real Decret 1053/2014, que estableix una dotació mínima en funció dels usos previstos.
- **Cal incloure informació gràfica de les propostes de les xarxes a una escala adient**, on d'acord amb el Decret es mostrin tots els sectors de planejament que generaran mobilitat .
- Es fa necessari **concretar les propostes de transport públic i incloure una proposta de finançament**, tanmateix en cas que en cas que es prevegi el seu desenvolupament en fases posteriors i en figures derivades, cal que l'EAMG ho determini i que indiqui la necessitat realitzar en aquestes una proposta de finançament d'acord amb l'article 19 del decret en les fases posteriors.

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.

Complementàriament, s'indica una sèrie de paràmetres i recomanacions que caldrà recollir en el desenvolupament de les figures urbanístiques posteriors.

- Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.
- 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.
- Caldrà incloure dades d'ocupació actuals de les línies que donaran servei a l'àmbit en les posteriors figures de planejament urbanístic derivat, per tal d'avaluar de forma correcta l'impacte de la nova mobilitat generada sobre les diferents xarxes de transport públic.
- Caldrà incloure una proposta de finançament d'acord amb l'article 19 del Decret 344/2006
- Caldrà seguir els requeriments de l'article 6 del Decret, d'establir una reserva de places per càrrega i descàrrega de mercaderies a l'espai públic.

Barcelona, 23 de gener de 2019

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic