

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del POUM d'Olesa de Montserrat per l'ARE "Sector 1 i Sector 8".

Municipi de Olesa de Montserrat

Sol·licitant: INCASOL

Promotor: INCASOL

Redactor de l'EAMG: Taller d'Arquitectura i Territori, SL

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 del *Pla Director Urbanístic de les Àrees Residencials Estratègiques de l'Àmbit del Baix Llobregat*, a l'Olesa de Montserrat.

1. Antecedents

El decret Llei 1/2007 del 16 d'octubre de mesures urgents en matèria urbanística, estableix a l'article 19 el concepte d'Àrea Residencial Estratègica i estableix el procediment per a la seva formulació i desenvolupament. En aquest context es desenvolupa la present ordenació urbanística del ARE de Olesa de Montserrat, integrada en el Pla Director Urbanístic de delimitació d'Àrees Residencials Estratègiques del Baix Llobregat.

L'àmbit del ARE sectors 1 i 8 d'Olesa inclou un entorn envoltat de sòls urbanitzats. El sector limita pel nord amb l'eixample d'Olesa, teixit urbà al que ha de donar continuïtat. Per l'est, separat per la riera de Canyamassos limita amb el sector industrial de Can Singla. Al sud està delimitat per la reserva viària prevista per la variant de la carretera C-55 que unirà Martorell amb Manresa i que separa el sector del sector industrial Catex Vilapou. Finalment per l'Oest limita amb una zona no desenvolupada situada entre la via fèrria i l'actual carretera C-55 que el Pla General preveu destinar a serveis i que en la actualitat està ocupada en part per petits tallers.

Té una superfície total de 154.012 m². El sector ha de constituir la nova i definitiva façana sud-est d'Olesa. Per altra banda es planteja que solucioni les relacions amb la variant prevista de la carretera C-55 que hauria de projectar-se en trinxera per tal d'evitar l'efecte barrera entre la ciutat i les seves àrees de producció.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Modificació Puntual del POUM pel "Sector 1 i sector 8"*, a 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 d'aquest àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 80.229 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 848 habitatges,
- Un sostre de 1.691 m² destinat a usos comercials / terciaris,
- Un sostre de 13.044 m² destinat a usos d'oficines,
- Un sostre de 19.010 m² destinat a equipaments,
- Uns espais lliures que ocupen 23.293 m²
- Un espai destinat a vialitat de 55.411 m²

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada al nou sector

3.1. Anàlisi mobilitat actual (apartat 2 del EAMG)

En l'apartat 2 del EAMG, es realitza un anàlisi de la mobilitat actual a través de les dades del IDESCAT (2001).

Es realitza un càlcul dels moviments generats i moviments atrets, tenint en comte la mobilitat obligada (per causes de treball i per causes d'estudi dels majors de 16 anys) i la mobilitat quotidiana.

També es realitza un estudi de repartiment modal (emprant els resultats per a Catalunya de l'Enquesta de Mobilitat de Persones Residents a Espanya) que serà emprat en l'anàlisi de la mobilitat generada pel nou desenvolupament (d'acord amb els ratis del Decret).

3.2. Anàlisi mobilitat generada (apartat 3 del EAMG)

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat estima un total de **15.210 desplaçaments/dia** en dia feiner, 7.605 per sentit.

No s'han de separar els desplaçaments de la mobilitat generada segons si tenen l'origen o la destinació en el sector de nou desenvolupament. En el nombre de desplaçaments calculats amb els ratis del Decret 344/2006, ja inclouen els desplaçaments d'anada i tornada al sector. Per tant els desplaçaments amb origen al sector són de 7.605 i també són 7.605 desplaçaments amb destinació al sector, no de 6.293 i 8.551 com es proposa al EAMG.

Tampoc no serien 8.551 desplaçaments com marca el EAMG sinó una xifra superior, doncs existeix un error de sumatori a la taula de l'estudi.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		80.299,00	848	5.936	8.030	5.936
comercial	46.741,00	1.691,00			846	846
oficines		13.044,00			1.957	1.956
equipaments com.	20.303,00	19.010,00			3.802	3.802
zona verda	23.293,00				1.165	1.165
franja costanera					0	
Vialitat	55.411,00					
TOTAL	154.012,00	114.044,00	848	5.936	15.799	13.705

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **5.936 viatges/dia** aplicant les ràtios referents a nombre d'habitatges.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²) generaran uns **846 viatges/dia**.

Els **usos d'oficines**, aplicant el rati proposat al Decret (15 viatges/100m²) generaran uns **1.956 viatges/dia**.

Els **equipaments** poden generar uns **3.802 viatges/dia** aplicant les ràtios del Decret per a un equipament genèric.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **1.165 viatges/dia**.

De les taules presentades en el EAMG, es pot resumir que la proposta de distribució modal de l'estudi es la següent:

Repartiment modal proposat	A PEU I BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	45,0%	14,0%	41,0%
Viatges / dia feiner	12.180	3.789	11.097

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu els principals itineraris de vehicles que connecten el sector de nou desenvolupament amb el nucli urbà existent i la xarxa d'infraestructures intermunicipal.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi que inclou:

- FGC (línia Barcelona-Manresa) a uns 850 m. del sector

- Autobús interurbà: 2 línies diürnes que uneixen “Barcelona-Manresa” i “Bellaterra-Terrassa-Olesa-Esparraguera”, amb parades a menys de 400 m. del sector.
- Autobús urbà.

S'aporta informació dels horaris, itineraris i mapes dels llocs de parada dels diferents serveis de transport públic existents.

6. Mobilitat a peu

L'estudi descriu els principals itineraris de vianants que connecten el sector de nou desenvolupament amb el nucli urbà existent.

En l'apartat 2.53 de l'estudi (últim paràgraf), es comenta que no hi ha cap recorregut per a vianants en sentit Est-Oest. Recorregut per a vianants s'entén qualsevol itinerari que pugui recórrer un vianant (no cal que sigui per vies pacificades o carrers exclusius per a vianants, pot ser per qualsevol carrer). Es convenient especificar si es parla de carrers exclusius per a vianants, doncs sí que existeix un itinerari per a vianants Est-Oest..

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi explica que no existeix actualment una xarxa per a bicicletes en el municipi d'Olesa.

8. Incidència de la mobilitat generada

En l'apartat 3.2 de l'estudi es realitza un càlcul que distribueix la mobilitat generada en vehicle privat pels vials.

Es conclou que els moviments generats poden ser absorbits per la xarxa viària.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Total viatges generats (EAMG)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		80.299,00	848	5.936	0	803	401
comercial	46.741,00	1.691,00		846	0		
oficines		13.044,00		1.956	0		
equipaments com.	20.303,00	19.010,00		3.802	0		
zona verda	23.293,00			1.165	0		
Vialitat	55.411,00						
TOTAL	154.012,00	114.044,00	848	13.705	0	803	401

9.1. Aparcament de vehicles i motocicletes

L'estudi concreta el nombre de places d'aparcament per a vehicles i motocicletes que s'han de realitzar fora de via pública. La reserva que es fa de places d'aparcaments és:

- 1.565 places d'aparcament per a vehicles (està per sobre dels ratis del decret, que només demanen 803 places).
- 401 places d'aparcament per a motocicletes (coincident amb la xifra resultant d'aplicar els paràmetres del Decret)

9.2. Aparcament de bicicletes

L'estudi concreta un nombre general de places d'aparcament per bicicletes que s'han de realitzar fora de via pública, 973 places.

Pel que fa als aparcaments de bicicleta per a usos comercials, d'oficines, zona verda i equipaments:

- Falta calcular la reserva d'aparcaments per a bicicletes en zona verda
- Falta calcular la reserva d'aparcaments per a bicicletes per a oficines
- Falta calcular la reserva d'aparcaments per a bicicletes per a comerços
- Es concreta que el nombre de places d'aparcament de bicicletes per a equipaments, seran de 262. No obstant, s'hauria d'ajustar aquest valor segons la superfície de sostre que es proposa.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi esmenta la necessitat de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials i oficines destinat a magatzem. **Les oficines no han de reservar** el 10% a magatzem.

D'altra banda, l'estudi justifica que no cal fer aquesta reserva d'espai per tractar-se de locals petits. La reserva cal fer-la, no s'eximeix de fer-la als comerços petits de menys de 100m².

També segons l'article 6, cal tenir en consideració a l'estudi la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de càrrega i descàrrega per cada 8 establiments o per cada 1.000m² de sostre destinat a comerç i 2.000 m² dedicat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 14.341m² de sostre destinat a activitats terciàries). Aquesta reserva de places s'ha realitzat de tota manera cal adaptar el valor que correspon a usos d'oficines, quin rati a aplicar per a calcular el nombre de places de càrrega i descàrrega es de 2.000.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi proposa modificar el recorregut de la línia urbana per tal que doni cobertura al sector. En concret la proposta augmenta l'itinerari en aproximadament uns 0,96km per expedició.

L'estudi també fa la proposta de localització de la/les nova/es parada/es d'autobús.

Es presenta un plànol amb la ruta i les parades proposades per a aquesta línia.

Xarxa bàsica per a vehicles

El sector defineix la vialitat del sector, explicant la jerarquització de la xarxa viària y definint les funcions dels carrers principals pel que fa al transit.

L'estudi també proposa una ordenació viària quant a sentits de circulació.

S'explica que no es proposen zones 30.

Es presenta un plànol amb les vies i la seva jerarquització.

Xarxa de vianants

Es concreta que les voreres del sector tindran una amplada total mínima de 2 m. i de 3m. quan es prevegi arbrat, i amb pendents inferiors al 6%.

Es presenta un plànol amb els itineraris grafiats.

Xarxa de bicicleta

Es concreta que els carrils bici del sector tindran una amplada total mínima de 2,50 m.

Es presenta un plànol amb els itineraris grafiats.

En l'apartat 4.3 de l'estudi es justifica el compliment dels paràmetres geomètrics definits en el decret 344/2006. La xarxa del sector presenta pendents inferiors al 6%.

12. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica

La disposició addicional quarta del Decret estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada de planejament urbanístic o d'implantacions singulars declarats pel govern com a zona de Protecció especial de l'ambient atmosfèric han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

Olesa de Montserrat queda exempt de calcular la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica per no trobar-se dins la Zona de Protecció Especial de l'ambient atmosfèric.

13. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat concreta el cost de les actuacions proposades referents al transport públic (ampliació del recorregut de la línia) i estima un increment de 11,52 km diaris. S'aplica un cost/km de 2,97€, l'actualització a 2008 del preu indicat a l'annex 4 del Decret per a ciutats petites (2,63€/km), obtenint un finançament anual 8.779 euros/any.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del ARE "Sector 1 i Sector 8" d'Olesa de Montserrat conté una bona part dels elements necessaris per a 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:

- Ajustar el càlcul dels aparcaments de bicicletes necessaris tal com es comenta en l'apartat 9 del present document.
- Adequar la reserva un 10% del sostre del locals comercials per a magatzem i la reserva de places de càrrega i descàrrega d'acord amb el que es descriu a l'apartat 10 del present informe.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. 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. En el cas que es realitzin modificacions, **s'enviarà una còpia del document definitiu a l'Autoritat del Transport Metropolità.**

Barcelona, 13 de març de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic