

## PLA ESPECIAL URBANÍSTIC DEL CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA

ANNEX II: Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (Realitzat per Tràmit Ambiental)  
(Document d'aprovació inicial)

# ÍNDEX

<b>1.INTRODUCCIÓ I OBJECTE I ANTECEDENTS</b>	<b>2</b>
1.1. INTRODUCCIÓ ..2	
1.2. OBJECTE .....2	
1.3. ANTECEDENTS..3	
<b>2.DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL</b>	<b>4</b>
2.1. CONTEXT TERRITORIAL I ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL	4
2.2. DESCRIPCIÓ DE L'ESTRUCTURA INTERNA DE L'ÀMBIT	6
2.3. MARC SOCIOECONÒMIC	8
2.4. VALORACIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL	10
2.5. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT ACTUAL EN L'ÀMBIT D'ESTUDI	17
<b>3.LEGISLACIÓ I PLANS SECTORIALS I TERRITORIALS CONCURRENTS</b>	<b>19</b>
3.1. PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA	19
3.2. PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'OLIVELLA	20
3.3. PLA DE MOBILITAT URBANA I SOSTENIBLE D'OLIVELLA	20
<b>ANÀLISI DE LA MOBILITAT FUTURA</b>	<b>21</b>
4.1. EL MODEL DE MOBILITAT DEL PLA ESPECIAL	21
4.2. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA	25
4.3. DIAGNOSI DE L'IMPACTE DEL PEU SOBRE LA MOBILITAT DE LA ZONA.	29
<b>5.PROPOSTA DE XARXES D'ITINERARIS GENERALS</b>	<b>32</b>
5.1. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VEHICLES	32
5.2. PROPOSTA DE LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU	32
5.3. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES	33
5.4. PREVISIÓ I DISTRIBUCIÓ D'APARCAMENTS	34
5.5. PARÀMETRES A CONSIDERAR. SECCIONS DELS VIALS	37
5.6. CONSIDERACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE	37
5.7. FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA	37

## ANNEX CARTOGRÀFIC

# 1

## INTRODUCCIÓ | OBJECTE | ANTECEDENTS

### 1.1. INTRODUCCIÓ

El present estudi d'avaluació de la mobilitat generada es redacta per al Pla Especial Urbanístic del Torrent de la Romeguera, al municipi d'Olivella i respon a la necessitat de donar compliment als mandats legislatius del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme, i el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Així, l'article 94 del Reglament de la Llei d'Urbanisme (Decret 305/2006) determina que la documentació dels plans especials urbanístics ha d'incorporar un estudi d'avaluació de la mobilitat generada, en els casos que així ho estableixi la legislació vigent sobre mobilitat.

Per la seva banda, l'article 3 del Decret 344/2006 estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han d'incloure, entre d'altres, en el planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats.

El PEU del torrent de la Romeguera té l'objectiu d'implantar un càmping en el municipi d'Olivella, annex a la zona urbana de Mas Milà.

El Municipi d'Olivella va elaborar l'estudi de Mobilitat Generada del POUM, la memòria del qual s'ha utilitzat com a base i font principal d'informació per a la redacció del present document.

### 1.2. OBJECTE

L'objecte d'aquest estudi és avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocats per la nova implantació i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport que es proposen per tal de promoure, d'acord amb la llei 9/2003, de 13 de juny, de mobilitat, els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social, lligant el desenvolupament urbanístic amb la mobilitat necessària per a fer-hi front.

Segons l'article 12 del Decret 344/2006, els Estudis d'avaluació de la mobilitat han de la contenir la següent documentació:

- Determinació de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament.
- Proposta de xarxa d'itineraris principals per a vianants
- Previsió de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície
- Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes
- Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles
- Representació en el plànol de xarxa viària de les estacions de ferrocarril i autobusos interurbans existent i de les previstes en el pla.

### 1.3. ANTECEDENTS

L'objecte del Pla especial és la implantació d'un càmping amb unes 264 places d'unitats d'acampada que permeti fomentar l'activitat turística i cultural en contacte amb el bosc, atenent els seus valors paisatgístics, ambientals i terapèutics.

Antigament el sector va ser objecte d'un Pla Parcial Urbanístic i l'antic planejament urbanístic municipal el qualificava de Sòl Urbanitzable programat.

El sòl objecte d'estudi estava qualificat de sòl urbanitzable "Desenvolupament per a ús d'habitatge" (Clau D1) pel planejament municipal anterior (Normes Subsidiàries del 2004): Zona de noves actuacions, Les Colines (Codi 12a).

L'àmbit va ser inclòs dins d'un Pla Parcial aprovat definitivament l'any 1965. Fruit d'aquest PP, la zona va ser objecte d'urbanització, amb l'execució de la vialitat i la construcció d'un parell d'habitatges.

A l'actualitat, el POUM es troba aprovat definitivament en la sessió de la Comissió Territorial d'Urbanisme del Penedès del 2 de juny de 2021 i publicat al DOGC amb data 04/01/2022. En el POUM, l'àmbit s'ha desclassificat i ha passat a SNU Forestal de Valor, Clau N2b, Protecció Local. I la normativa del POUM a l'esmentada zona hi permet l'ús de càmping.

En el marc, doncs, del nou POUM, els propietaris del sector van iniciar la tramitació d'un Pla Especial Urbanístic per a la implantació d'una activitat de càmping en els terrenys d'estudi. Així, el juny de 2022 van iniciar el procés d'Avaluació Ambiental Estratègica Ordinària del Pla Especial.

Dels tràmits previs a la realització del present document cal esmentar:

- El dia 30 de juny de 2022, l'Ajuntament d'Olivella sol·licita l'emissió del document d'abast per a l'inici de l'Avaluació Ambiental Estratègica a l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Barcelona.
- La Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona estableix en el seu informe urbanístic i territorial (del 19/10/2022) que resta justificat que aquest espai sigui susceptible d'acollir l'ús de càmping.
- El dia 30 de novembre de 2022, l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Barcelona emet el Document d'avanç que inclou les respostes a les consultes a administracions i entitats. Es rep informe de resposta de la Subdirecció General de Prevenció i Control de la Contaminació Atmosfèrica, de la Subdirecció General d'Infraestructures Rurals, de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, de l'Àrea d'Infraestructures i Espais Naturals de la Diputació de Barcelona, de l'Agrupació per a la Protecció del Medi Ambient, de l'Agència Catalana de l'Aigua, dels Serveis Territorials del Departament de Cultura a Barcelona i de la Comissió Territorial d'Urbanisme del Penedès (informe urbanístic i territorial).

# 2

## DESCRIPCIÓ DE LA SITUACIÓ ACTUAL

### 2.1. CONTEXT TERRITORIAL I ÀMBIT DEL PLA ESPECIAL

El municipi d'Olivella es localitza al nord de la comarca del Garraf (província de Barcelona) i té una superfície de 3.891,6 ha. Limita al nord amb els municipis d'Olesa de Bonesvalls i Avinyonet del Penedès (Alt Penedès), a l'est amb el municipi de Begues (Baix Llobregat), al sud amb els municipis de Sitges i Sant Pere de Ribes (Garraf) i a l'est amb els de Canyelles (Garraf) i Olèrdola (Alt Penedès).

El Garraf és una comarca situada a la franja costanera entre el Mediterrani, la Plana del Penedès i el massís muntanyós del Garraf. La comarca està envoltada per un arc de muntanyes que la separa de la plana del delta del Llobregat per l'est i de la plana del Penedès per l'interior. Les alçades de les muntanyes del Garraf no són molt importants (màxima cota al Puig de l'Àliga, 465 m.s.n.m. al nord-oest de Canyelles, i al Puig de la Mola, 535 m.s.n.m., a l'est d'Olivella).

El municipi d'Olivella està actualment ocupat en la seva major part per vegetació boscosa, especialment en la zona de l'est i el centre del municipi. L'ocupació urbana és d'aproximadament el 8% del territori, mentre que l'agricultura té una presència molt reduïda, ocupant tan sols l'1,9% del municipi.

Els assentaments urbans d'Olivella es distribueixen entre el nucli urbà, localitzat al centre del terme municipal, les urbanitzacions localitzades majoritàriament a l'oest d'aquest (sense oblidar la urbanització de la Plana Novella, situada al sud-est del terme), i els dos petits nuclis rurals de Can Suriol i Mas Bargalló.

Les principals carreteres que donen accés al municipi també es concentren a l'oest del terme, són:

- La carretera BV-2111 que va des de la part central del terme, des del nucli d'Olivella, cap a l'oest, cap a les urbanitzacions i després baixa cap a sud fins a Sant Pere de Ribes. Les urbanitzacions de Mas Milà i Mas Mestre tenen accés directe a aquesta carretera.
- La carretera BV-2415 enllaça la BV-2111 a l'alçada de les urbanitzacions i va cap a l'oest fins a enllaçar amb la N-340 a l'alçada de Sant Cugat Sescarrigues. Les urbanitzacions de Cal Surià i Mas Sabatat hi tenen accés directe.

La resta del terme està solcat principalment per camins i només destaquen: la carretera de la Plana Novella que des de l'est dona accés a la urbanització del mateix nom i el camí de Can Graus que, des d'Olivella i cap a l'est, dona accés a Can Grau i l'observatori Astronòmic del Garraf.

*(Veure Mapes 6 de l'Annex)*

Les urbanitzacions de l'oest del municipi i de Plana Novella no es troben actualment totalment desenvolupades. D'acord amb la informació de l'Informe de Sostenibilitat del POUM, del Juliol de 2021, segons dades de l'Ajuntament d'Olivella, de les 4.400 parcel·les que hi ha al municipi, aproximadament la meitat resten encara sense desenvolupar.

La tipologia d'habitatge dominant és la d'habitatge unifamiliar aïllat i densitats d'entre 10 i 15 habitatges/ha. Al nucli d'Olivella és l'única zona on hi ha un petit àmbit amb habitatges unifamiliars en filera, que correspon al nucli antic. La major part dels equipaments i les zones verdes es troben a les urbanitzacions de l'oest del municipi, que és alhora on es concentra el 92% de la població.

L'àmbit objecte del Pla Especial es localitza just al nord de la urbanització de Mas Milà, entre els seus límits urbans i la carretera BV-2111. El sector estava qualificat de sòl urbanitzable "Desenvolupament per a ús d'habitatge" (Clau D1) pel planejament municipal anterior (Normes Subsidiàries del 2004): Zona de noves actuacions, Les Colines (Codi 12a).

A més, l'àmbit va ser inclòs dins d'un Pla Parcial aprovat definitivament i d'un projecte d'urbanització. Fruit d'aquest PP, en l'àmbit es va executar l'esplanació i altres moviments de terra, creació del vial asfaltat del Carrer de Cranc, l'encintat de voravies i altres actuacions en la vialitat i es varen bastir dues cases unifamiliars. Aquestes dues cases són, segons el POUM actual, habitatges en Sòl No Urbanitzable.

A part d'aquestes dues edificacions residencials habitades, també destaca la presència d'una caseta al límit septentrional de l'àmbit, corresponent a una caseta de serveis tècnics on sembla que hi ha un mecanisme de bombament d'aigua, i un seguit de construccions diverses abandonades (dipòsit d'aigua, barbacoa, etc.) dins d'una parcel·la, vallada perimetralment, i molt pròxima a un dels habitatges existents. En total, aproximadament el 3,6% de la superfície del sector es troba impermeabilitzada.

A la vegada, l'àmbit va ser afectat parcialment per un incendi forestal l'any 2010, quan el sector era classificat de sòl urbanitzable delimitat.

Actualment, tot l'àmbit és classificat pel POUM de SNU Forestal de Valor, Clau N2b, Protecció Local.

## 2.2. DESCRIPCIÓ DE L'ESTRUCTURA INTERNA DE L'ÀMBIT

### Situació actual

L'àmbit d'estudi es localitza a la part alta d'un turó, incloent les seves dues vessants i en una zona annexa a sòl urbà, del qual antigament estava previst que en formes part. Les principals característiques del sector són:

- Hi són molt presents els elements antròpics: dins de l'àmbit s'hi poden trobar edificacions (algunes queden fora del sector però enmig del sector), antics vials que havien de donar servei a la urbanització (amb vorals fets i acumulació de pedres per a fer el ferm, etc.) i també moltes zones amb acumulació de deixalles, runes i fins i tot plantes invasores procedents dels jardins annexes.
- A la zona hi predomina una massa forestal caracteritzada per una pineda de pi blanc força jove i més o menys densa i diversa segons es tracti de la vessant nord o de la vessant sud del turó. A més a més, la vessant septentrional va patir un incendi l'any 2010, pel que encara es nota més la diferència entre les dues vessants.
- Dues espècies hi són presents en tots els àmbits i de manera molt generalitzada i fins i tot extensa: el càrritx (*Ampelodesmos mauritanicus*) i el margalló (*Chamaerops humilis*), espècie catalogada i protegida com a Flora Autòctona amenaçada per l'Ordre de 5 de Novembre de 1984.
- Disposa d'una configuració de pedra calcària amb sòl argilós grogós i vermellós que l'hi confereix en alguns punts racons paisatgísticament interessants pel contrast d'aquests materials amb la mateixa vegetació present. Majoritàriament, aquest racons es troben al llarg del marge occidental dels camins existents.

Així, dins del sector s'hi troben executats en diferents graus de consolidació diversos vials:

- Està travessat per la banda meridional, d'est a oest, per un vial asfaltat existent, carrer del Cranc, que és continuació dels carrers de la urbanització Mas Milà.
- A la vegada, existeixen també dos altres camins, situats més al nord i provinents de la vialitat de l'antic Pla parcial de les Colines, que donen continuïtat també als carrers de la urbanització i travessen l'àmbit d'est a oest.
- Finalment, existeix un tercer camí que neix també de la urbanització de Mas Milà i que va paral·lel al torrent de la Romeguera i s'enfila cap a l'oest fins al capdamunt del torrent, a la urbanització de Mas Sabatat. Aquest camí té un accés directe des de la BV-2111 que creua el torrent.
- L'accés des de la BV-2111 es canalitza per un carrer que puja paral·lel a la carretera i que neix just en el punt d'accés de la urbanització a la carretera. D'aquesta manera, l'accés al sector no cal que travessi la urbanització.

(Veure Mapa 4 de l'Annex)

### **Situació futura. Previsions del Pla Especial.**

El Pla Especial preveu la implantació d'una activitat de càmping amb 264 unitats d'acampada i una zona de serveis oberta al públic en general amb espai de wellness, piscina coberta, etc.

La ordenació del sector ha tingut les pre existències i ha dissenyat la instal·lació del càmping en base a la vialitat existent, de manera que no preveu nova vialitat sinó adequació de la present. Només preveu en alguns sectors petits recorreguts per a vianants que permetin saltar distàncies llargues, però com a estructura general es manté la vialitat actual.

L'accés tant d'entrada com de sortida de l'establiment del càmping, es planteja a continuació del carrer Cranc, a la banda sud-oriental del sector. A més, a la part alta occidental, a continuació de la part actualment asfaltada del carrer de la Constel·lació, es preveu un eixamplament puntual de l'espai viari amb una superfície de forma de trapezi regular que pot encabir un petit aparcament i un cercle de 20m de diàmetre per tal de permetre fer una maniobra de gir dels vehicles, ja que actua de cul de sac, amb una barrera que separa el càmping.

A la vegada, en una posició central es planteja una possible sortida cap a l'antic vial que es proposa com a camí i que connecta més al nord amb el carrer de l'Arc de Sant Martí. Aquest camí coincideix amb una de les vies ciutadanes que fixa el POUM. En aquest sentit, a través del PEU i en la part d'aquest vial que travessaria l'establiment del Càmping ja que formaria part del mateix es materialitzaria aquesta previsió, per bé que el vial seria públic.

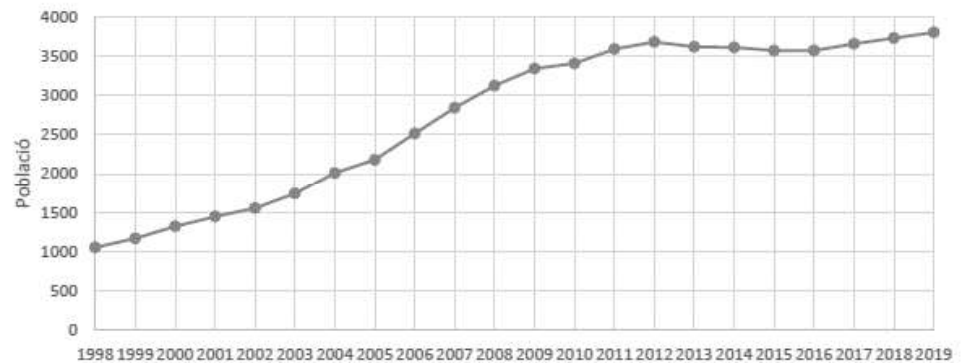
La resta dels camins existents fora de l'àmbit estricte del càmping es mantindran en les seves condicions actuals, donant continuïtat a la vialitat però amb un caràcter rural.

*(Veure Mapa 5 de l'Annex)*

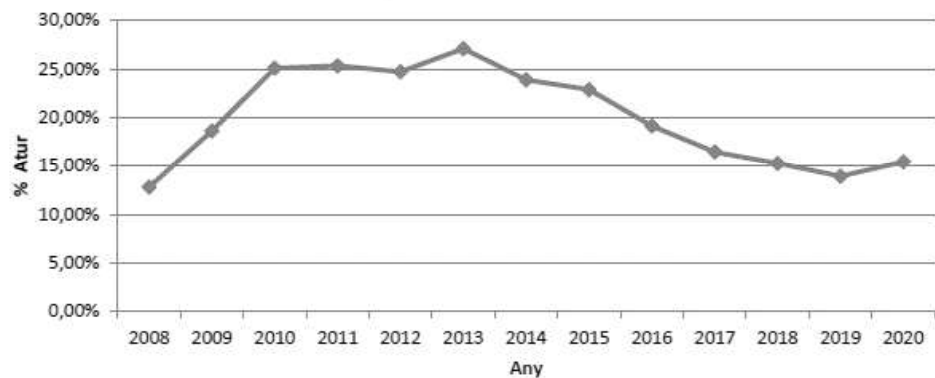
### 2.3. MARC SOCIOECONÒMIC

Una dada molt significativa per a comprendre els problemes de mobilitat generada, és el nivell d'ocupació i el tipus, que es dona al municipi, d'acord amb les dades del Institut d'Estadística de Catalunya. En els darrers anys el comportament d'Olivella ha estat molt similar al de la mitjana de Catalunya i del Garraf.

Evolució de la població



Atur / Població activa



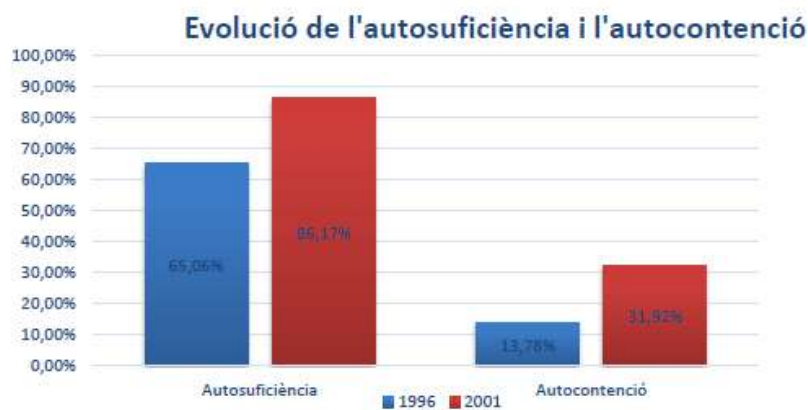
Aquesta realitat és igualment constatable en l'ocupació per grans sectors d'activitat, durant el primer trimestre de l'any 2020 on predomina el sector de serveis.

Ocupats per grans sectors d'activitat



Una altra tendència és l'augment de l'autosuficiència i la disminució progressiva de l'autocontenció:

- Autosuficiència: percentatge de llocs de treball del municipi coberts per residents al propi municipi. L'augment d'aquest indicador suposa que cada vegada més la gent del municipi es queda a treballar en el propi municipi.
- Autocontenció: percentatge de residents que treballen al propi municipi respecte del total de treballadors. L'augment d'aquest indicador suposa que cada vegada hi ha més residents que es queden a treballar al propi municipi.

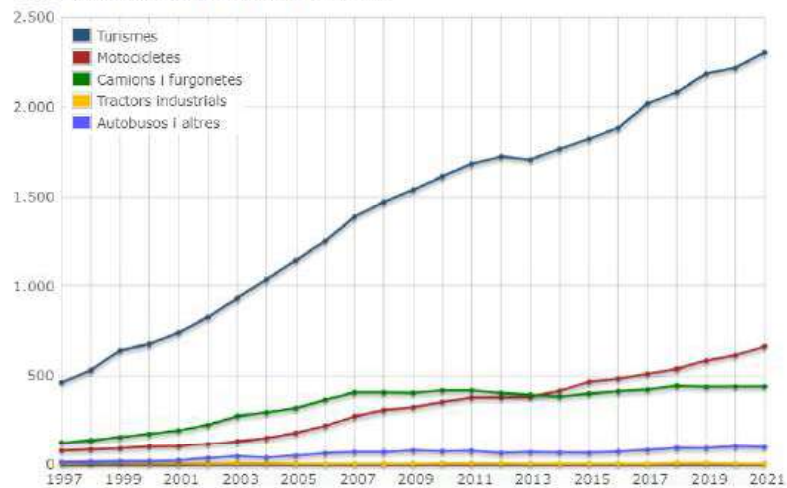


Ambdós indicadors mostren un comportament a l'alça, el que suposa incrementar la mobilitat municipal, generant mobilitat obligada.

### Parc de vehicles i índex de motorització

El parc de vehicles del municipi d'Olivella l'any 2021 era de 3.511 vehicles, el que representa 0,68 vehicles/habitant, molt similar a la mitjana catalana que és de 0,94 vehicles/habitant.

Parc de vehicles, per tipus. Olivella. 1997-2021



Font: Idescat, a partir de les dades de la DGT.

El 12,7% d'aquest parc de vehicles es corresponen a vehicles industrials, entre els que s'inclouen els tractors que només representen el 0,2%, el 65.6% a turismes i el 18,9% a motocicletes. Si comparem l'evolució de la motorització de turismes aquest no ha parat de créixer des de l'any 1997.

## 2.4. VALORACIÓ DE LA MOBILITAT ACTUAL

### Infraestructures viàries

Les principals vies de comunicació que hi ha al Terme Municipal són:

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

A part el municipi d'Olivella disposa d'una important xarxa de senders dins del Parc Natural del Garraf.

Alguns d'aquest senders corresponen als dos senders de gran recorregut que creuen el Parc Natural del Garraf, el GR 92-4 "Pla de Querol - camí del Mas de l'Artís" i el GR 5 "Sender dels Miradors" que va des de Sitges a Canet de Mar. També existeix un sender de petit recorregut circular, el PR 37 "Masies del Garraf" que s'inicia a Olivella i transcorre per la major part de les masies del Parc del Garraf.

A més dels senders del Parc Natural del Garraf, el municipi disposa de dos camins d'importància històrica i patrimonial, concretament el camí antic d'Olivella i el camí de Can Turíols. El primer camí enllaça amb la xarxa de camins del Garraf, mentre que el segon camí enllaça amb la xarxa de camins de l'Alt Penedès.



El municipi d'Olivella ha intentat, recentment, potenciar com a turístics dos trams dels camins històrics existents.

- El primer d'ells, anomenat "Camí antic d'Olivella" uneix el casc antic amb la zona de la Crivellera, a la zona d'equipaments de Mas Milà. El trajecte és paral·lel a la riera de Begues i té una longitud de 4,5km. Des de l'aparcament del camp de futbol es pot continuar amb la senyalització del Servei de Turisme de la Diputació de Barcelona, fins a Sant Pere de Ribes enllaçant amb la xarxa de camins del Garraf.
- El segon, anomenat "Camí de Can Turiols", surt del primer, travessa la riera de Begues i paral·lel al fondo de Turiols passant pel costat del Centre Recreatiu Municipal Can Turiols i segueix fins arribar a la zona d'equipaments del Ganxo i després es pot continuar amb la senyalització del Servei de Turisme de la Diputació fins arribar a l'Arboçar i enllaçant amb la xarxa de camins de l'Alt Penedès.

A nivell de transport públic, el municipi no disposa de servei ferroviari, sent els serveis més pròxims els de Vilafranca del Penedès o el de Sant Pere de Ribes, ni tampoc d'estació d'autobusos.

(Veure Mapa 6 I 8 de l'Annex I)

#### Xarxa viària de la urbanització Mas Milà i de la zona d'estudi.

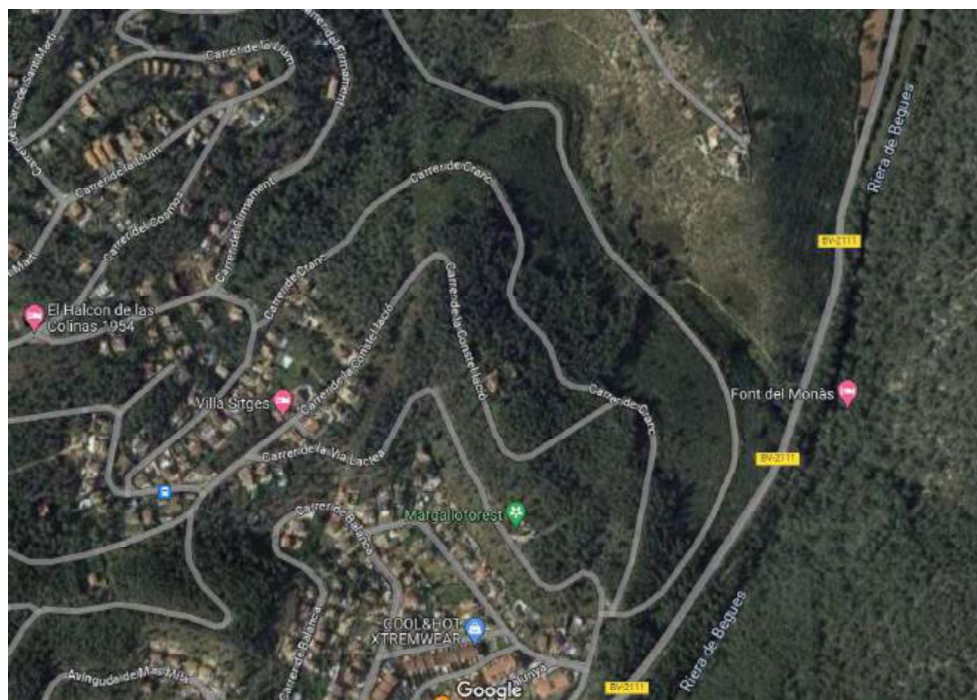
L'accés a la urbanització de Mas Milà, a on es localitza l'àmbit d'estudi, es canalitza tota a través de la carretera BV-2111, des de la qual hi ha un accés directe a la urbanització a l'alçada del camp de Futbol d'Olivella.

La carretera BV-2111 disposa d'una mitjana de 3,6 m d'amplada per carril de circulació i 0,40 m de voral. D'acord amb la informació disponible de la Diputació de Barcelona, aquesta carretera al seu pas per la urbanització de Mas Milà disposa d'una IMD de 2.513 vehicles/dia (any 2021), amb un 2,26% de vehicles pesants i un 4,42% de motos. Aquesta IMD en dies feiners és de 2.525, 2.387 en dissabtes i 1.799 en diumenges. La hora punta és a les 11:00 amb 313 vehicles.

D'acord amb les dades d'aforament anteriors, el nombre de vehicles en hora punta representa el 12,5%.

Des de la BV-2111 neix l'avinguda principal de la urbanització, l'Avinguda de Mas Milà, sobre la qual es distribueixen tots els altres vials de la urbanització. Just entrar des de la carretera, a la banda nord de l'Avinguda neix el carrer del Cranc. Aquest carrer entra dins del sector en forma de vial urbà no consolidat, però cap a l'oest dona accés al carrer de la Via Làctia, que és el que canalitza actualment tots els viatges cap a la banda nord de la urbanització.

Des del carrer de la Via Làctia neix el carrer de la Constel·lació que també penetra dins del sector.



L'avinguda de Mas Milà disposa d'un carril per a cada sentit i 12 m d'amplada que s'amplia en el seu punt de contacte amb la carretera BV-2111, però no disposa de carril d'acceleració/desacceleració per a la incorporació des de o cap a la carretera. El carrer que va de l'avinguda al carrer del Cranc també disposa de 2 carrils i 10 m d'amplada, i el carrer del Cranc disposa també dels dos sentits de circulació i una amplada de 6 m.

(Veure Mapa 7 de l'Annex)

### Transport públic

A nivell de transport públic, el municipi no disposa de servei ferroviari, sent els serveis més pròxims els de Vilafranca del Penedès o el de Sant Pere de Ribes.

Pel que fa als autobusos, la línia que va de Sitges a Vilafranca del Penedès, passant per Olèrdola i Sant Pere de Ribes, passa per Olivella. Alguns dels trajectes tenen parades per l'interior de les urbanitzacions.



Aquesta línia disposa de dos recorreguts, un dels quals dona servei a les urbanitzacions, el recorregut L-2.

A la urbanització de Mas Milà hi ha 3 parades, sent la principal, i la que queda més a prop de l'àmbit d'estudi, la de la Cribillera—Ambulador situada just a l'entrada des de la BV-2111. La parada disposa de marquesina. Tot i que el recorregut de la línia transcorre més pròxima al sector (pel carrer de la via Làctia), no hi ha parada.

L'autobús té una freqüència de pas de:

- 5 viatges d'anada de dilluns a divendres (7:24 h, 11:40h, 14:50 h, 18:00 h i 20:59) i dues en cap de setmana (9:55 i 14:13)
- 3 viatges de tornada de dilluns a divendres i cap en cap de setmana (10:20h, 13:31 h i 16:38 h).

Municipi	Ordre parades anada	DE DILLUNS A DIVENDRES (FEINERS)					DISSABTES (FEINERS)	
		L-1	L-2	L-2	L-2	L-1	L-1	L-2
Vilafranca del Penedès	Vilafranca del Penedès (estació autobusos)	6:55	10:50	14:00	17:10	20:15	9:15	13:30
Olerdola	Pol. Ind. Sant Pere Molanta (fustes montgròs)	7:00	10:56	14:06	17:16	20:22	9:21	13:36
Olerdola	Pol. Ind. Sant Pere Molanta (Carrefour)	7:05	11:00	14:10	17:21	20:26	9:25	13:40
Olerdola	Sant Pere Molanta/Semironda (BV-2415)	7:08	11:03	14:13	17:24	20:29	9:28	13:43
Olerdola	Can Sadurni-Cruïlla Can Torres	7:09	11:04	14:14	17:25	20:30	9:29	13:44
Olerdola	Can Segarra	7:10	11:06	14:15	17:27	20:32	9:31	13:46
Olerdola	Can Trabat (MB-0173)	7:12	11:08	14:18	17:29	20:34	9:33	13:48
Olivella	Can Surià (el Pa Torrat)	7:13	11:10	14:20	17:31	20:35	9:34	13:49
Olivella	Can Surià (Avda Hostal Gantxo-C. Mallarenga)	-	11:12	14:22	17:32	-	-	-
Olivella	Can Surià (C. Mallarenga)	-	11:14	14:24	17:34	-	-	-
Olivella	Can Surià (C. Llentiscle)	-	11:17	14:27	17:37	-	-	-
Olivella	Can Surià (Avda Sardana-C. Farigola)	-	11:18	14:28	17:38	-	-	-
Olivella	Can Surià (el Gantxo)	7:17	11:19	14:29	17:39	20:40	9:36	13:54
Olivella	Les colines (Les Piques)	7:20	11:21	14:31	17:41	20:41	9:38	13:55
Olivella	Can Suriol	-	11:23	14:33	17:43	20:43	9:42	13:57
Olivella	Ajuntament d'Olivella	-	11:26	14:36	17:46	20:46	9:45	14:00
Olivella	Can Suriol	-	11:29	14:39	17:49	20:49	9:48	14:03
Olivella	Les Colines (Apartaments)	-	11:31	14:41	17:51	-	-	-
Olivella	Les Colines (C. Lina-C.Mercuri)	-	11:33	14:43	17:53	-	-	-
Olivella	Les Colines (Rda. Ponent-C. Estrella)	-	11:35	14:45	17:55	-	-	-
Olivella	Les Colines (C. Via Làctia-C. Arc de St Martí)	-	11:36	14:46	17:56	-	-	-
Olivella	Les Colines (C. Cal Fuster-C. Constel·lació)	-	11:38	14:48	17:58	-	-	-
Olivella	Mas Milà (i a Crivillera-Ambulatori)	7:24	11:40	14:50	18:00	20:59	9:55	14:13
Olivella	Mas Milà (C. Aqueri-C. Verge)	-	11:42	14:52	18:02	-	-	-
Olivella	Mas Milà (C. Verge-C. Aries)	-	11:43	14:53	18:03	-	-	-
Olivella	El Pont de Mas Mestre	7:26	-	-	-	21:01	9:57	14:15
Olivella	Mas Mestre (Torrent Miquel ia-C. Os Blanc)	-	11:47	14:57	18:07	-	-	-
Olivella	Mas Mestre (Rda de Ponent-C. Còndor)	-	11:49	14:59	18:09	-	-	-
Olivella	Mas Mestre (El Vinyet)	-	11:51	15:01	18:11	-	-	-
Olivella	Mas Mestre (Piacina)	-	11:53	15:03	18:13	-	-	-
Canyelles	Urb. Can Roca (Cria)	-	11:55	15:05	18:15	-	-	-
Sant Pere de Ribes	C. Carç-C. Ildefons Cerdà (D)	7:36	12:00	-	18:20	21:16	10:14	14:30
Sant Pere de Ribes	Can Puig	7:37	-	-	-	-	-	-
Sant Pere de Ribes	Piça Catalunya (Ribes) (A)	7:39	12:02	15:12	18:22	21:18	10:15	14:32
Sitges	Valpineda (Cria Sitges-Sra Bàrbara) (A)	7:44	12:03	15:13	18:23	21:19	10:16	14:33
Sitges	Valpineda (Pg Fondat)	7:44	12:04	15:14	18:24	21:20	10:18	14:34
Sitges	Valpineda (Pachà) (A)	7:45	12:05	15:15	18:25	21:21	10:20	14:35
Sitges	La Bòbila (A)	7:48	12:08	15:18	18:28	21:24	10:23	14:38
Sitges	Pg Vilafranca-Parc de Can Robert	7:52	12:12	15:22	18:32	21:28	10:27	14:42
Sitges	Piça Eduard Maristany (Rodalies)	7:56	12:16	15:25	18:36	21:32	10:31	14:45

Municipi	Ordre parades tornada	DE DILLUNS A DIVENDRES (FEINERS)					DISSABTES (FEINERS)	
		L-2	L-2	L-2	L-1	L-1	L-1	
Sitges	Piça Eduard Maristany (Rodalies)	9:10	12:20	15:25	19:00	7:50	12:10	
Sitges	Pg Vilafranca-Pg Vilanova	9:14	12:24	15:29	19:04	7:52	12:14	
Sitges	La Bòbila (D)	9:17	12:25	15:32	19:06	7:53	12:17	
Sitges	Valpineda (Pachà) (D)	9:18	12:27	15:33	19:07	7:54	12:18	
Sitges	Valpineda (Pg Fondat)	9:19	12:28	15:34	19:08	7:55	12:19	
Sitges	Valpineda (Cria Sitges-Ramon Casas) (MB 0137)	9:20	12:29	15:35	19:09	7:56	12:20	
Sant Pere de Ribes	Piça Catalunya (Ribes) (D)	9:22	12:30	15:37	19:10	8:00	12:22	
Sant Pere de Ribes	Can Puig	-	-	-	-	-	-	
Sant Pere de Ribes	C. Carç-C. Ildefons Cerdà (A)	9:23	12:31	15:38	19:11	8:01	12:26	
Canyelles	Urb. Can Roca (Cria)	9:29	12:37	15:44	-	-	-	
Olivella	Mas Mestre (Piacina)	9:30	12:38	15:45	-	-	-	
Olivella	Mas Mestre (El Vinyet)	9:31	12:39	15:46	-	-	-	
Olivella	Mas Mestre (Rda de Ponent-C. Còndor)	9:32	12:40	15:47	-	-	-	
Olivella	Mas Mestre (Torrent Miquel ia-C. Os Blanc)	9:33	12:41	15:48	-	-	-	
Olivella	El Pont de Mas Mestre	-	-	-	19:23	8:15	12:40	
Olivella	Mas Milà (C. Verge-C. Aries)	9:38	12:46	15:53	-	-	-	
Olivella	Mas Milà (C. Aqueri-C. Verge)	9:40	12:48	15:55	-	-	-	
Olivella	Mas Milà (La Crivillera-Ambulatori)	9:42	12:50	15:57	19:25	8:20	12:45	
Olivella	Les Colines (C. Cal Fuster-C. Constel·lació)	9:45	12:53	16:00	-	-	-	
Olivella	Les Colines (C. Via Làctia-C. Arc de St Martí)	9:46	12:56	16:01	-	-	-	
Olivella	Les Colines (Rda. Ponent-C. Estrella)	9:50	12:58	16:05	-	-	-	
Olivella	Les Colines (C. Lina-C.Mercuri)	9:52	13:00	16:07	-	-	-	
Olivella	Les Colines (Apartaments)	9:54	13:02	16:09	-	-	-	
Olivella	Can Surià (el Pa Torrat)	9:57	13:05	16:12	-	-	-	
Olivella	Can Surià (Avda Hostal Gantxo-C. Mallarenga)	9:59	13:07	16:14	-	-	-	
Olivella	Can Surià (C. Mallarenga)	10:01	13:09	16:16	-	-	-	
Olivella	Can Surià (C. Llentiscle)	10:04	13:12	16:19	-	-	-	
Olivella	Can Surià (Avda Sardana-C. Farigola)	10:05	13:14	16:21	-	-	-	
Olivella	Can Surià (el Gantxo)	10:08	13:16	16:23	-	-	-	
Olivella	Les colines (Les Piques)	10:09	13:17	16:24	-	-	-	
Olivella	Can Suriol	10:12	13:21	16:28	19:30	8:25	12:50	
Olivella	Ajuntament d'Olivella	10:14	13:25	16:32	19:36	8:30	12:54	
Olivella	Can Suriol	10:17	13:28	16:35	19:39	8:33	12:57	
Olivella	Mas Milà (La Crivillera-Ambulatori)	10:20	13:31	16:38	-	-	-	
Olivella	Les colines (Les Piques)	10:23	13:34	16:41	19:53	8:37	13:03	
Olivella	Can Surià (el Gantxo)	10:24	13:35	16:42	19:54	8:39	13:04	
Olivella	Can Surià (el Pa Torrat)	10:26	13:37	16:44	19:56	8:41	13:06	
Olerdola	Can Trabat (MB-0173)	10:27	13:38	16:45	19:57	8:44	13:07	
Olerdola	Can Segarra	10:29	13:40	16:47	19:59	8:47	13:09	
Olerdola	Can Sadurni-Cruïlla Can Torres	10:31	13:42	16:49	20:01	8:51	13:11	
Olerdola	Sant Pere Molanta/Semironda (BV-2415)	10:33	13:44	16:51	20:03	8:53	13:13	
Olerdola	Pol. Ind. Sant Pere Molanta (Carrefour)	10:35	13:46	16:53	20:05	8:55	13:15	
Olerdola	Pol. Ind. Sant Pere Molanta (fustes montgròs)	10:39	13:50	16:59	20:09	8:59	13:19	
Vilafranca del Penedès	Vilafranca del Penedès (estació autobusos)	10:46	13:56	17:05	20:15	9:06	13:26	

(Veure Mapa 9 de l'Annex)

D'acord amb l'Estudi de la millora de la mobilitat i el transport públic al terme municipal d'Olivella de l'any 2017, que va realitzar comptatges de les línies d'autobús durant el mes de març, el nombre total de viatgers diaris, comptabilitzant el total d'expedicions, és de 70 viatgers amb una punta de càrrega de 13 viatgers, corresponent a les 10:50 h del matí en direcció Sitges.

El perfil de càrrega de les expedicions presenta valors mitjans de càrrega diferents si es tracta del recorregut en direcció Sitges o en direcció Vilafranca. En el primer cas hi ha una càrrega mitjana de 4 viatgers/expedició amb un màxim de 13 viatgers, i en el segon cas hi ha una càrrega mitjana de menys de 3 viatgers/expedició amb un màxim de 7 viatgers.

D'acord amb aquest estudi, el servei de bus a Olivella evidencia un lleuger desequilibri entre la capacitat de transport (oferta) i la demanda registrada (volum de passatgers). En certs moments el vehicle va gairebé buit i mai s'arriba a situacions de saturació. La capacitat màxima s'assoleix en un tram molt concret i curt de tot el recorregut, però no afecta a la capacitat del vehicle

Pel que fa al ferrocarril, Olivella no disposa de cap estació de ferrocarril. Les línies de ferrocarril amb parades més properes al municipi:

- Línia R2 Sud (Barcelona – Sant Vicenç de Calders). Per tal d'accedir al municipi a través d'aquesta línia les estacions més properes són les de Sitges i Vilanova i la Geltrú.
- Línia R4 (Manresa – Barcelona – Sant Vicenç de Calders). Per tal d'accedir al municipi a través d'aquesta línia l'estació més propera és la de Vilafranca del Penedès.

#### **Xarxa de vianants i bicicletes**

A nivell de vianants el municipi no disposa d'una xarxa pròpiament dita, ni de carrers de prioritat per a vianants i en moltes ocasions l'escassa secció d'alguns dels carrers i l'amplada mínima de les voreres en dificulten l'ús.

El POUM proposa tota una xarxa d'itineraris per a vianants, que coincideix amb la de bicicletes. D'acord amb aquesta proposta, el vial que actualment ressegueix el sector perimetralment per l'est i pel nord, connectant el carrer de la Via Làctia i el carrer Arc de Sant Martí a la banda nord de la urbanització, es proposa dins de la xarxa de carril bici.

A més el POUM proposa que el carrer del Firmament, que neix al carrer de la via Làctia, continuï fins a aquest vial perimetral per a connectar la xarxa de carril bici en aquesta banda de la urbanització.

## Mobilitat obligada, accessibilitat i gènere

### Mobilitat obligada Residència-Treball

A continuació, s'incorporen dades respecte de la mobilitat que es dona a Olivella per motius obligats de feina en funció del gènere. Aquestes dades són les següents (segons les dades de l'IDESCAT de l'any 2001):

	Sexe		
	Total	Homes	Dones
Desplaçaments dins	218	118	100
Desplaçaments a fora	465	308	157
Desplaçaments des de fora	35	27	8
Total generats	683	426	257
Total atrets	253	145	108
Diferència atrets/generats	-430	-281	-149

Si analitzem els valors de la taula veiem que tots valors mantenen una distància entre homes i dones. Si estudiem aquesta xifra respecte de la població activa (un 56,5% dels homes i un 34,0% de les dones de població ocupada), informació que es pot extreure de les dades de l'IDESCAT, ens trobem que la població femenina activa realitza moviments interns en un 38,9% dels casos i externs en un 61,1% mentre els homes es desplacen a l'exterior en un 72,3% i al interior en un 27,7%.

	Mitjans de transport						
	només individual	només col·lectiu	només altres	individual i col·lectiu	individual i altres	col·lectiu i altres	no aplicable
	Desplaçaments dins	166	12	3	3	0	0
Desplaçaments a fora	325	8	2	31	0	0	99
Desplaçaments des de fora	32	0	0	1	0	0	2
Total generats	491	20	5	34	0	0	133
Total atrets	198	12	3	4	0	0	36
Diferència atrets/generats	-293	-8	-2	-30	0	0	-97

Pel que fa al tipus de transport utilitzat, l'IDESCAT no ofereix les dades per gènere, tot i això la diferència entre l'ús del transport col·lectiu i individual és prou significativa per a poder concloure que en tots els casos el transport públic és un mitjà de transport molt minoritari.

Les dades de mobilitat obligada per raó de feina ens mostra com la mobilitat exterior és superior entre els homes i les dones.

### Mobilitat obligada Residència-Estudis

Pel que fa a la mobilitat obligada per raó d'estudis, l'institut d'estadística de Catalunya ens ofereix les dades següents (segons les dades de l'IDESCAT de l'any 2001):

	Sexe		
	Total	Homes	Dones
Desplaçaments dins	12	9	3
Desplaçaments a fora	27	11	16
Desplaçaments des de fora	5	1	4
Total generats	39	20	19
Total atrets	17	10	7
Diferència atrets/generats	-22	-10	-12

Aquestes dades ens parlen de la població estudiantil, major de 16 anys que no treballa. Reflecteix un paral·lelisme major entre sexes que pel que fa a la mobilitat per raó de treball, però ens trobem, de la mateixa manera, que la mobilitat interna és molt petita, mentre que la mobilitat externa és superior entre les dones. Dels 27 desplaçaments a fora, el 40,7% el realitzen homes, mentre que el 59,3% el realitzen dones.

	Mitjans de transport						
	només individual	només col·lectiu	només altres	individual i col·lectiu	individual i altres	col·lectiu i altres	no aplicable
	Desplaçaments dins	6	2	0	1	0	0
Desplaçaments a fora	14	6	0	5	0	0	2
Desplaçaments des de fora	0	1	0	0	0	0	4
Total generats	20	8	0	6	0	0	5
Total atrets	6	3	0	1	0	0	7
Diferència atrets/generats	-14	-5	0	-5	0	0	2

Pel que fa al tipus de transport utilitzat, com en el cas de la mobilitat per raó de feina, les dades que ofereix l'IDESCAT no es troben desagregades per gènere, per tant s'ofereixen les dades totals.

Tot i això les dades són prou significatives i reflecteixen com la mobilitat interna és deficient, obligant a què només el 16,6% es facin amb transport col·lectiu, mentre que el transport col·lectiu a l'exterior és una mica més eficient i facilita que s'utilitzi el transport públic en el dels 22,2% dels desplaçaments.

### Repartiment modal de la mobilitat actual

D'acord amb l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada del POUM d'Olivella, un 30,2% dels desplaçaments del municipi es produeixen dins del terme i un 64,6% fora del municipi. La resta, un 5,2% es produeixen per flux de l'exterior al terme.

D'acord amb aquest mateix estudi, el 75% dels desplaçaments interns degut a la mobilitat obligada es realitzen en vehicle privat. Aquesta preferència pel vehicle privat és degut principalment al model urbanístic dispers del municipi i a les pendents del territori. El 25% restant ho farien a peu o bicicleta i el transport públic seria insignificant.

## 2.5. ACCESSIBILITAT I MOBILITAT ACTUAL EN L'ÀMBIT D'ESTUDI

### Accessibilitat a l'àmbit d'estudi

D'acord amb les xarxes i accessibilitat descrita anteriorment al municipi i concretament a la urbanització de Mas Milà, s'ha pogut comprovar que l'àmbit del Pla Especial disposa d'una molt bona accessibilitat a través, principalment, de la xarxa viària, però també hi ha connexió amb transport públic per carretera i amb itineraris per a vianants i bicicleta definida pel POUM.

Així, les infraestructures d'accessibilitat de les que disposa ja actualment l'àmbit del PEU són:

- Accessibilitat viària: accés directe des de la carretera BV-2111, la BV 2112 a través de la qual s'accedeix a la C-15b a Sant Pere de Ribes i, des d'aquí als grans eixos viaris territorials de l'A7, N-340 i la C-32.
- Des de la BV-2111 s'accedeix a l'Avinguda de Mas Milà, la principal de la urbanització, i just a l'inici d'aquesta avinguda neix el carrer del Cranc que és el que dona accés a l'àmbit d'estudi. El sector disposa de dos accessos des d'aquest carrer:
  - Un accés a la banda sud-oriental, directament des del carrer del Cranc.
  - Un altre accés a la banda occidental, des del carrer de la Constel·lació, que neix al carrer del Cranc.
- La parada d'autobús de Cribillera—Ambulador situada just a l'entrada des de la BV-2111. La parada disposa de marquesina i es localitza a 255 m del límit sud-oriental del sector. L'autobús té una freqüència de pas de:
  - 5 viatges d'anada de dilluns a divendres (7:24 h, 11:40h, 14:50 h, 18:00 h i 20:59) i dues en cap de setmana (9:55 i 14:13)
  - 3 viatges de tornada de dilluns a divendres i cap en cap de setmana (10:20h, 13:31 h i 16:38 h).

La línia que fa parada a aquesta parada d'autobús és la L2 que va de Sitges a Vilafranca del Penedès (on hi ha estació de trens), passant per Olèrdola i Sant Pere de Ribes.
- Els recorreguts per a vianants al municipi es basen en els propis carrers existents i la capacitat de donar servei de les seves voreres. Des de la parada d'autobús fins al sector es pot accedir caminant a través del carrer del Cranc que neix just a l'avinguda de Mas Milà, a l'alçada de la parada d'autobús, que queda a uns 260 m de distància. Tanmateix, és un carrer que només disposa d'una vorera a la banda oriental del carrer. Es tracta d'una vorera estreta d'uns 0,8-1 m al llarg dels primers 170 m i després de 0,5 m o menys. El carrer mostra un pendent en direcció nord-est d'un 6,7%.

- A nivell de bicicleta, el sector queda connectat a la xarxa planificada pel POUM d'Olivella, ja que un dels itineraris hi transcorre per dins.

*(Veure Mapa 10 de l'Annex)*

### **Mobilitat generada i fluxos de mobilitat actuals**

Per a fer els càlculs de mobilitat generada actuals a la zona, on no existeix cap activitat, zona urbana o itinerari d'interès, només es pot suposar certa mobilitat generada associada a les dues edificacions residencials existents enmig de sector.

Es tracta de dos habitatges situats dins del sector i que són fruit de l'antic desenvolupament urbanístic previst en l'àmbit: una amb accés directe des del carrer del Cranc i l'altre des del carrer de la Constel·lació. Així, si s'estima una mitjana de 7 viatges/habitatge (D'acord amb el Decret 344/2006), la mobilitat generada actual del sector és de 14 viatges/dia.

A part, però, cal considera que la zona és un espai forestal que ofereix vialitat apta per al passeig, per tant, es pot considerar que segur que el sector atreu usuaris, principalment de la urbanització annexa. Com que no es tenen dades d'aquests viatges a la zona i donada les característiques del sector, la seva accessibilitat i la baixa densitat de les zones residencials annexes, es consideren uns 50 viatges/dia.

# 3

## LEGISLACIÓ PLANS SECTORIALS TERRITORIALS CONCURRENTS

### 3.1. PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA

En data 20 d'abril de 2010 es va aprovar definitivament el Pla Territorial metropolità de Barcelona (PTMB). Aquest Pla dona compliment i desenvolupa les determinacions del Pla Territorial General de Catalunya, aprovat per la Llei 1/1995, de 16 de març.

El Pla estableix tot un seguit de normes, directrius i recomanacions. Les normes són d'obligat compliment pel planejament urbanístic de rang inferior, les directrius defineixen estratègies o pautes d'actuació que hauran de ser concretades en documents normatius de major detall i les recomanacions es consideren adients per a un desenvolupament positiu del territori però que entén sotmeses a les valoracions d'oportunitat o conveniència que l'administració competent pugui fer en el moment de l'actuació.

D'acord amb el PTP, la major part del municipi d'Olivella es qualifica de SNU de Protecció Especial, pel seu interès natural i agrari i, majoritàriament, dins de figures de protecció (PEIN i/o Xarxa Natura 2000). Només un petit sector de SNU està qualificat de SNU de Protecció Preventiva. Són unes 7 ha localitzades enmig de la urbanització de Can Surià, situada a 1 km al nord del sector d'estudi.

D'acord amb la cartografia del Pla Territorial, l'àmbit d'actuació està inclòs com a Sòl Urbanitzable Programat Residencial, donat que l'àmbit, amb l'antic planejament municipal, estava considerat com a sòl urbanitzable de creixement residencial.

*(Veure Mapa 2 de l'Annex I)*

Altres determinacions del PT d'interès per al cas que ens ocupa són:

- Article 3.30.5 Condicions generals d'ordre ambiental al desenvolupament urbanístic. Les propostes relacionades amb la mobilitat consideraran els següents objectius:
  - a) *Moderar el consum de sòl per a infraestructures de mobilitat, evitant duplicitats i infraestructures innecessàries.*
  - b) *Afavorir modes de transport més eficient, mitjançant l'objectiu de facilitar el transport públic, la bicicleta i la marxa a peu enfront del vehicle privat.*
  - c) *No superar la capacitat de càrrega en relació amb la contaminació atmosfèrica a les zones sensibles, amb els criteris assenyalats al punt anterior.*
- TÍTOL IV. SISTEMA D'INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT

### **3.2. PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA MUNICIPAL D'OLIVELLA**

Antigament, el planejament del municipi, el Text Refós de les Normes Urbanístiques del Planejament General d'Olivella, qualificava l'àmbit de sòl urbanitzable "Desenvolupament per a ús d'habitatge" (Clau D1) pel planejament municipal anterior (Normes Subsidiàries del 2004): Zona de noves actuacions, Les Colines (Codi 12a).

Fruit d'aquest planejament, el sector va ser objecte d'un Pla Parcial aprovat definitivament l'any 1965, a rel del qual, es va iniciar el procés d'urbanització del sector, amb l'execució de la vialitat i la construcció d'un parell d'habitatges.

En l'actualitat, el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Olivella es troba aprovat definitivament en la sessió de la Comissió Territorial d'Urbanisme del Penedès del 2 de juny de 2021 i publicat al DOGC amb data 04/01/2022.

D'acord amb el nou POUM, l'àmbit d'estudi s'ha desclassificat i ha passat a sòl no urbanitzable amb la qualificació de Forestal de Valor, Clau N2b, Protecció Local.

Aquest SNU està regulat a través dels articles 348, 349 i 350 de la normativa del POUM. D'acord amb aquest articulat, entre els usos admesos en aquest sòl hi ha els establiments de càmping, mitjançant la tramitació d'un Pla especial urbanístic que s'haurà d'ajustar a les condicions establertes a l'article 236 d'aquesta normativa. Art. 236 - Determinacions en el Sòl No Urbanitzable:

El sòl no urbanitzable està subjecte a les limitacions que estableix la legislació urbanística vigent (articles 47 a 51 MTRLU i 20 LSV), entre elles destaca que no es permet l'obertura de nous camins ni l'asfaltat dels existents.

A part d'aquest articulat específic, també cal considerar la normativa del POUM sobre criteris generals en el SNU com ara els referits a la preservació del paisatge, al moviments de terres o als elements del Sòl No Urbanitzable, com ara camins, conreu, fonts, etc. (Capítol VII, del títol III).

*(Veure Mapa 3 de l'Annex I)*

### **3.3. PLA DE MOBILITAT URBANA I SOSTENIBLE D'OLIVELLA**

L'Ajuntament d'Olivella va aprovar a principis de maig de 2023 el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible, realitzat amb el suport de la Diputació de Barcelona, però encara no estava publicat en el moment de redacció del present document.

# 4

## ANÀLISI DE LA MOBILITAT FUTURA

### 4.1. EL MODEL DE MOBILITAT DEL PLA ESPECIAL

#### Descripció de la Ordenació

La proposta del PEU intenta centrar l'ocupació en zones concretes i específiques, de manera que es redueix la superfície a ser ocupada, destinant bona part dels espais exteriors del sector a recuperar i gestionar la massa forestal existent, o en desenvolupament. A més, els espais que es proposen per a l'ocupació amb usos de càmping són els que mostren un pendent inferior al 30%.

El PEU proposa diferenciar el sector amb els sòls que formarien part pròpiament de l'Establiment de Càmping, els espais de vora i Sòl No Urbanitzable forestal de valor:

- Els espais vora en Sòls Forestals de valor (clau N2b-EV) L'espai de vora és una superfície que, tal com estableix l'article 40 de les NNUU del PDU de les activitats de càmping no està destinada a unitats d'acampada, vials o aparcament ni ocupada per edificacions, piscines ni pistes esportives. Es concentra principalment a la part nord i nord-occidental del sector i representa el 64.5% de l'àmbit del sector. És una zona on preveu una gestió forestal que en fomenti la qualitat de la vegetació existent i la seva diversitat, així com per al control del risc d'incendi forestal. És un espai obert al públic en general, no només als usuaris del càmping.
- L'Establiment de càmping inclou les següents zones: vialitat, aparcaments, serveis comunitaris, unitats d'acampada, serveis de les unitats d'acampada, espais lliures comunitaris i equipaments esportius comunitaris.
  - Es proposa una reserva de 15.022,95 m<sup>2</sup> destinada a espais lliures comunitaris que representa el 8,89% de la superfície de tot el sector. Aquesta superfície equival al 25,55% de la superfície del càmping, descomptant els espais vora. Aquests espais lliures es reparteixen en diferents taques per l'interior de l'establiment de càmping permetent esponjar els usos més durs de l'activitat i crear uns itineraris de connexió a peu entre les diferents zones càmping.
  - La zona de serveis comunitaris es preveu repartida en tres zones.
    - En el punt més elevat del PEU, i que coincideix amb una part més planera del sector, es proposa la construcció d'una piscina coberta amb wellness / ioga, una altra piscina descoberta i un bar-restaurant de planta baixa. La seva situació abans d'entrar al càmping permet facilitar-hi l'accés al mateix equipament als convilatans d'Olivella.
    - Un segon sector es preveu en la part central del càmping i que sigui d'ús exclusiu per als clients de l'activitat.
    - Una tercera zona es localitza just a l'entrada del càmping, per a recepció i gestió dels visitants i usuaris.

- Els Serveis de les Unitats d'Acampada es preveuen dos zones, una a la banda oriental i l'altre a la occidental.
- Pel que fa a la vialitat, accessos i aparcaments el Pla proposa, primer que tot, aprofitar els vials ja existents i no obrir-ne de nous. La proposta s'estructura:
  - L'entrada i sortida a l'establiment del càmping es planteja a continuació del carrer del Cranc, just després de la intersecció amb el carrer de la Via Làctia, a la banda sud-oriental del sector.
  - Internament, la vialitat principal segueix el carrer del Cranc i després el carrer de la Constel·lació.
  - Al final del carrer de la Constel·lació, al final de la part actualment asfaltada d'aquest carrer, es preveu una barrera que tancarà el càmping creant un cul de sac, ja que no es permetrà l'entrada i sortida de l'establiment per aquest punt. En aquest punt es preveu un eixamplament puntual de l'espai viari, per tal de permetre el gir de vehicles (inclosos els de bombers) i dotar d'una zona d'aparcament.
  - Just abans de vorejar el tossal pel carrer de la Constel·lació, es planteja el control d'accés o recepció al càmping, acompanyat d'una zona d'aparcament. Aquest aparcament, juntament amb l'anterior, es preveu que aportin més de les 132 places que correspondrien al 50% de les unitats d'acampada del Càmping i així es donarà compliment a la previsió fixada a la Normativa Urbanística del POUM (art.224.3).
  - També en una posició central es planteja una possible sortida cap a un antic vial que es proposa com a camí i que connecta més al nord amb el carrer del Firmament-Via Làctia, i que coincideix amb una de les *vies ciutadanes* que fixa el POUM. En la part d'aquest vial que travessaria l'establiment del Càmping es materialitzaria aquesta previsió, per bé que el vial seria públic.
  - Al seu pas per dins l'establiment del càmping s'executaria en plataforma única amb l'ample de 12 metres fixat al POUM, permetent que els vianants i ciclistes poguessin travessar l'establiment, tot i que durant la nit caldria tancar el pas com a mesura de seguretat.
  - La resta del camí fins el carrer de la Via Làctia al nord es podria executar amb una esplanació i compactació de terres amb una secció transversal d'uns 8 metres.
  - El pla també proposa un sistema de camins-rampa orientatius per les zones dels espais lliures comunitaris, per tal de fer amables els recorreguts i evitar pendents excessives entre les unitats d'acampada i els serveis bàsics i altres espais de l'àmbit del Pla especial.

- Les unitats d'acampada es distribueixen en diferents sectors, principalment allargats i en paral·lel als camins ja existents i que estructurin el càmping. Les unitats d'acampada es pretenen localitzar en terrenys de no més del 30% de pendent de mitjana, per tal d'adequar-les a la geomorfologia on s'assenten, es proposa que el 50% dels albergs siguin semi mòbils i l'altre 50% mòbils i que el disseny dels albergs sigui de tal manera que permeti recolzar-los a una cota superior i estiguin suportats per uns elements verticals o inclinats a les cotes més baixes de la unitat formant unes plataformes desmuntables. D'aquesta manera es pot aconseguir un assentament que respecti el pendent del terreny i no generi moviments de terres innecessaris i que, en cas d'una futura desaparició de l'alberg deixi el terreny amb les condicions originals.

En total es preveuen 264 unitats d'acampada, en una superfície de 5,897 ha, el que representa una densitat de 44,7 UA/ha, complint així la densitat de 45 unitats/ha que estableix el PDU en sòls de protecció especial.

- Serveis tècnics: finalment, el Pla preveu una reserva en SNU per a serveis tècnics fora de l'àmbit estrictament del càmping. En aquí es situa una caseta tècnica del sistema d'abastament d'aigua del sector i es preveu, també la instal·lació d'una estació depuradora de les aigües residuals generades.

*Quadre de superfícies i usos proposats pel PEU*

Zones	Clau	Superfície (m <sup>2</sup> sl)	%
<b>Establiment de càmping</b>		<b>58.791,62</b>	<b>34,79%</b>
Vialitat principal	V	10.347,72	6,12%
Zona d'aparcament	ZA	3.195,35	1,89%
Serveis comunitaris	SC	4.984,03	2,95%
Unitats d'Acampada	UA	24.780,98	14,67%
Serveis de les UA	SUA	460,59	0,27%
Espais lliures comunitaris	ELC	15.022,95	8,89%
<b>Espais Vora Sòl No urbanitzable forestal de valor</b>	<b>SNU N2b-Ev</b>	<b>108.991,14</b>	<b>64,5%</b>
<b>Serveis tècnics</b>	ST1	95,55	0,7%
	ST2	1.094,21	
<b>TOTAL ÀMBITM PEU</b>		<b>168.972,52</b>	<b>100%</b>

(Veure Mapa 6 I 10 de l'Annex I)

### Descripció de la vialitat

El model de mobilitat que proposa el Pla Especial es basa en donar continuïtat a la xarxa viària existent a la zona, la qual ofereix una bona connectivitat amb la xarxa urbana del municipi.

Així, la ordenació del sector ha tingut les pre existències i ha dissenyat la instal·lació del càmping en base a la vialitat existent, de manera que no preveu nova vialitat sinó adequació de la present. Amb aquesta base, la vialitat i mobilitat del sector es basa en:

- L'accés i sortida a l'establiment del càmping es planteja a l'inici del carrer del Cranc (Vial A). Aquest carrer entra a l'àmbit per la banda oriental del sector i neix al carrer de la Via Làctia. Actualment es troba urbanitzat fins al límit de l'àmbit i, un cop a dins, és una pista de terra, d'entre 5- 6 m d'amplada. Es preveu mantenir l'amplada actual, donant continuïtat a la part del carrer ja urbanitzat fora del sector.

Després, i seguint l'esmentat carrer, es voreja un petit tossal travessat per una línia de transport d'electricitat de mitja tensió. En aquest tossal es proposa la construcció dels serveis comunitaris oberts al públic en general. Una vegada vorejat el tossal, es planteja el control d'accés o recepció al càmping.

- Dins de la pròpia activitat de càmping, el carrer de la Constel·lació connecta amb el carrer del Cranc (Vial C). Aquest carrer s'inicia al sud-est del sector al carrer de la via Làctia, travessa l'àmbit i continua cap a nord-oest on torna a connectar amb el carrer de la via Làctia. Aquest carrer és el que estructurarà internament l'activitat de càmping, però també el sector en general ja que el POUM d'Olivella l'identifica com a via ciutadana.

Per dins de l'activitat de càmping es planteja amb una amplada de 12 m i en plataforma única. D'aquesta manera, es permet que els vianants i ciclistes externs a l'àmbit puguin travessar l'establiment i durant la nit caldria tancar el pas com a mesura de seguretat.

La resta del camí fins el carrer de la Via Làctia al nord, en una primera instància es podria executar amb una esplanació i compactació de terres amb una secció transversal d'uns 8 metres amb el benentès que sempre es podria eixamplar fins els 12m que ara no es consideren necessaris i fer-ho de 8 metres tindria menys impacte.

- Des d'aquest eix central, el camí del Cranc, neixen els vials secundaris del càmping: el vial B i D. Ambdós vials alberguen UA tot al seu llarg i ressegueixen vialitat ja existent dins del sector.

El Vial B enllaça el carrer del Cranc (dins del càmping) amb el carrer de la Via Làctia (fora del càmping) i té una longitud d'uns 165 m.

El Vial D neix al carrer dels Crancs (dins del càmping) i rodeja tot l'àmbit d'actuació per la banda oriental i septentrional i es dirigeix cap a nord-oest en paral·lel al torrent de la Romeguera fins a enllaçar altre cop amb la urbanització a l'alçada del carrer Arc de Sant Martí.

Aquests vials es planifiquen amb una amplada de 6 m.

- Finalment, el PEU preveu unes zones d'espais lliures que envolten les UA i que s'aprofiten per proposar itineraris exclusius per a vianants que permetin escurçar els recorreguts que fan els vials anteriorment descrits.

#### 4.2. ESTIMACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA

L'estudi de mobilitat exposa que el Decret 344/2006 no té una estimació de viatges que s'ajusti a l'ús del càmping.

Així, a l'hora de calcular la mobilitat generada de la nova activitat es proposa una generació de viatges que relaciona el nombre de viatges d'una persona al dia (3 viatges/persona) segons decret. Amb 264 unitats d'acampada previstes pel PEU, el càmping albergarà un màxim de 792 usuaris amb el 100% d'ocupació, amb un total de 2.376 viatges/dia.

A la vegada, cal tenir en compte la mobilitat generada per altres usuaris de l'activitat i del sector: treballadors, zona forestal-via ciutadana POUM Olivella i usuaris externs al càmping dels serveis comunitaris a l'oest de l'activitat. Per al càlcul d'aquesta mobilitat s'ha considerat:

- Treballadors del càmping: es consideren 50 treballadors a 2 viatges/dia per cada treballador, el que fa un total de 100 viatges/dia.
- Pel que fa a les zones lliures es considera que els espais lliures de dins del càmping no generen mobilitat ja que es dissenyen com a "buffers" verds però no pas com a zones d'estada. Sí però que cal considerar la zona lliure d'activitat de l'àmbit, els espais vora, ja que són espais de lleure per a la població i més si tenim en compte que el POUM hi proposa el pas d'una via ciutadana. En aquest cas, s'han considerat uns 100 usuaris/dia com a màxim, principalment en caps de setmana, amb 2 viatges/usuari, per tant un total de 200 viatges/dia. En aquí els usuaris considerats fan referència a usuaris fora del càmping ja que els viatges relacionats amb els usuaris del càmping cap a aquest espai es consideren que ja queden comptabilitzats amb les Unitats d'acampada.

Per altra banda, cal dir que actualment part d'aquests viatges ja estan generats, ja que ja hi ha usuaris procedents de les urbanitzacions annexes. Tanmateix, es preveu que la millora ambiental de l'espai forestal que preveu el PEU i la creació, per part de l'Ajuntament, d'una via ciutadana que passa per aquest sector, farà duplicar el nombre d'usuaris actuals. Per tant, els viatges estrictament generats pel PEU respecte a aquest ús són 100 viatges/dia.

- Serveis comunitaris. El PEU preveu un total de 4.984,03 m<sup>2</sup> de serveis comunitaris repartits en tres espais diferents. Dels tres espais, dos són per a ús exclusiu dels usuaris del càmping, per tant, els viatges que generen ja estan comptabilitzats en els viatges que fan els usuaris de les unitats d'acampada.

El tercer sector de serveis fa referència a l'espai localitzat a la banda occidental del càmping (SC1), el qual es preveu amb piscines, espais de wellness, etc. Aquest espai està pensat per donar servei als usuaris del càmping i a persones externes a aquest. Així, la mobilitat generada per aquest espai s'ha equiparat a un equipament municipal, el qual, d'acord amb el Decret 344/2006 genera 20 viatges/100m<sup>2</sup> d'equipament.

D'acord amb totes les consideracions anteriors, es calcula una mobilitat generada pel sector objecte d'estudi de 3.070 viatges/dia. D'acord amb aquests números, la major part de la mobilitat generada pel PEU prové dels usuaris del càmping. Aquests són viatges que es donen tant per dins del càmping com cap a fora del mateix, alguns dels quals cap a la zona de serveis SC1. Per aquest motiu, cal assenyalar que els números de mobilitat generada obtinguts estan sobredimensionats.

*Mobilitat total generada pel sector d'acord amb els usos*

activitat	Unitat	viatges/dia i persona	total viatges/dia	%
<b>usuaris càmping (3 pers/UA)</b>	792 persones	3	2.376	80%
<b>treballadors</b>	50 persones	2	100	3,4%
<b>espais vora</b>	50 persones	2	100	3,4%
<b>serveis comunitaris (SC1)</b>	1969,35 m <sup>2</sup>	20 viatges/100 m <sup>2</sup>	393,87	13,3%
<b>TOTAL</b>			<b>3.969,87</b>	

A aquesta mobilitat cal sumar els de 14 viatges/dia generats per les dues edificacions residencials ja existents en l'àmbit i 100 viatges/dia generats per l'ús de la zona forestal, tot i que no els genera el PEU.

D'acord amb aquesta caracterització, classificació, càlculs i els diferents usos del sòl de l'àmbit, que es mostren en la següent taula, es pot caracteritzar gràficament la mobilitat generada tal i com mostra el mapa 11 de l'Annex.

#### **Distribució modal de la mobilitat generada pel sector**

Tal i com s'ha comentat anteriorment, dins del sector s'organitzen zones molt diferenciades en usos i distribució i on, la mobilitat generada per cada un d'ells tindrà un caràcter molt diferenciat.

D'acord amb aquesta diferenciació, la distribució modal per cada ús del sòl serà molt diferent. En base al caràcter específic dels diferents usuaris de cada zona, es realitzen les següents hipòtesis:

- **Zona occidental, serveis comunitaris SC1:** és la zona on es generen, principalment els viatges generats des i cap a l'exterior. En aquest cas, se l'hi adjudiquen les dades de repartiment modal del municipi (Veure punt 2.4) del 75% dels viatges en vehicle privat però del 25% restant es considera un 1% en transport públic.

*Repartiment modal dels desplaçaments dels serveis orientals (SC1)*

	Repartiment modal	Viatges
<b>vehicle privat</b>	75%	295
<b>transport públic</b>	1%	4
<b>peu i bicicleta</b>	24%	95

- **Treballadors:** principalment els viatges generats són des i cap a l'exterior. En aquest cas, igual que en el cas anterior, se l'hi adjudiquen les dades de repartiment modal del municipi (Veure punt 2.4) del 75% dels viatges en vehicle privat però del 25% restant es considera un 1% en transport públic.

*Distribució del tipus de desplaçaments generats pels treballadors*

	<b>Repartiment modal</b>	<b>Viatges</b>
<b>vehicle privat</b>	75%	75
<b>transport públic</b>	1%	1
<b>peu i bicicleta</b>	24%	24

- **Espais vora:** espai dissenyat per a passeig i gaudi de la població de tot el municipi, per tant, els viatges que genera seran principalment d'atracció. En aquest cas es considera que els principals usuaris seran els residents de la urbanització annexa i que, per tant, majoritàriament hi arribaran a peu o en bicicleta. Així mateix, els usuaris del càmping que utilitzin aquest espais també ho faran amb modes de transport no motoritzat. Així, es considera que molt puntualment s'utilitzarà el vehicle privat per a arribar a aquesta zona (es considera només un 5%) i que el transport públic no serà utilitzat.

*Distribució del tipus de desplaçaments dels espais vora i via ciutadana*

	<b>Repartiment modal</b>	<b>Viatges</b>
<b>vehicle privat</b>	5%	5
<b>transport públic</b>	0%	
<b>peu i bicicleta</b>	95%	95

- **Unitats d'acampada:** en els usuaris del càmping hi ha un important us del vehicle privat. Els càmpings estan dissenyats per acollir clients amb caravanes, autocaravanes i campistes que necessiten un vehicle per transportar tot el material necessari. Els clients que arriben a peu o en transport públic són el percentatge menor. A més a més, en el cas d'Olivella, els desplaçaments per a compres, turisme, oci, etc. fora del propi càmping també es realitzaran bàsicament en vehicle privat. Per a aquest tipus de viatges es considera que l'ús del transport públic és minoritari, però que caldria fomentar-lo i per això se l'hi adjudica un 1%.

No obstant, el càmping preveu porus incentius com per a què bona part dels viatges generats durant l'estada dels campistes siguin interns al sector i que, per tant, es facin en modes sostenibles. Així, els viatges dels campistes cap a les zones de serveis o cap a la zona de passeig dels espais vora es realitzaran a peu o amb bicicleta en el 100% dels casos.

Així, dels 3 viatges/dia considerats per cada usuari del càmping es considera que el 60% seran interns dins de les pròpies instal·lacions o als espais vora annexes i l'altre 40% cap a fora del sector (arribades i sortides, turisme de platja, compres, etc.).

En total resulten 1.426 viatges/dia a peu o bicicleta, 10 viatges/dia amb transport públic i 941 viatges/dia en vehicle privat.

*Distribució del tipus de desplaçaments generats pròpiament pels usuaris del càmping*

	Viatges interns (60%)		Viatges externs (40%)	
	Repartiment modal	Núm. Viatges	Repartiment modal	Núm. Viatges
<b>vehicle privat</b>	0%	0	99%	941
<b>transport públic</b>	0%	0	1%	10
<b>peu i bicicleta</b>	100%	1426	0	0

Sumant totes les mobilitats anteriorment calculades, el repartiment modal global del sector resulta amb un predomini dels modes de transport no motoritzats (amb un 55,2% dels viatges), seguit del vehicle privat amb un 44,3% i amb una molt baixa representació del transport públic, amb el 0,5%.

*Distribució modal global de la mobilitat generada del sector. Viatges generats/dia*

	a peu i bicicleta	transport públic	vehicle privat
<b>serveis comunitaris</b>	95	4	295
<b>treballadors</b>	24	1	75
<b>espais vora</b>	95	0	5
<b>usuaris UA</b>	1.426	10	941
<b>total</b>	<b>1.639</b>	<b>15</b>	<b>1.316</b>

### Consideració de la perspectiva de gènere en els desplaçaments generats

Per a analitzar aquest repartiment modal segons la perspectiva de gènere es consideren les dades exposades en el punt 2.4 del present informe i segons el qual, la població femenina activa realitza moviments interns en un 38,9% dels casos i externs en un 61,1% mentre els homes es desplacen a l'exterior en un 72,3% i al interior en un 27,7%.

En el cas dels càmpings aquestes dades segur que són diferents, però a manca de dades més concretes es consideren aquesta aproximació vàlida. Així, si tenim en consideració els viatges generats per la zona es pot considerar que les dones seran les principals generadores dels 1.734 viatges en modes no motoritzats, o sigui per l'interior del càmping i dels carrers annexes de la urbanització, i també del transport públic, mentre que els homes seran els principals generadors dels viatges en vehicle privat

### 4.3. DIAGNOSI DE L'IMPACTE DEL PEU SOBRE LA MOBILITAT DE LA ZONA.

Les estimacions sobre la mobilitat generada pel desenvolupament del PEU mostren com, la generació d'una nova mobilitat respecte a la situació actual pot ser significativa, ja que la mobilitat generada actual és molt residual (Actualment el sector genera 114 viatges/dia).

D'acord amb les dades anteriorment exposades, el 55,2% seran viatges amb modes de transport no motoritzats, els quals majoritàriament seran interns dins del propi sector. Així, el 87% d'aquests viatges es corresponen als propis usuaris del càmping i seran interns a l'àmbit (dins del càmping o cap als espais vora), de manera que no influencien en la mobilitat externa al sector.

D'aquesta manera, el nombre de viatges que tindran un impacte sobre les infraestructures de mobilitat de la zona són els 1.316 viatges/dia en vehicle privat, els 15 viatges/dia en transport públic i els 214 viatges dia a peu i/o amb bicicleta.

#### **Incidència sobre la xarxa viària**

##### Nombre màxim de viatges/hora en vehicle privat

D'acord amb les dades d'aforament i IMD de la Diputació de Barcelona sobre la carretera BV-2111, a les 11:00h hora punta, la BV-2111 té una intensitat horària de 313 vehicles/hora, el que representa el 12,5% de la IMD total diària de la via (IMD en dies feiners és de 2.525, 2.387 en dissabtes i 1.799 en diumenges).

Si considerem que el PEU generarà 941 viatges en vehicle privat i que cada vehicle realitza dos viatges, anada i tornada, són 471 vehicles/dia que aportarà El PEU a la xarxa viària existent, 59 vehicles en hora punta (12,5%). D'acord amb les dades d'aforament de la BV-2111 i els càlculs de mobilitat generada del PEU, el nombre de vehicles que aportarà el PEU a la carretera representa un augment del 19%, generant un total de 2.984 vehicles/dia i 372 vehicles en hora punta.

Cal dir que les hora punta de la BV-2111 es donen en dia feiner i que, segurament, les hora punta generada pel PEU serà en cap de setmana i, per tant, no es solaparan. Tanmateix, en aquí s'ha considerat tot junt per tal de poder avaluar la situació més desfavorable.

##### Incidència sobre la xarxa viària territorial

Segons el "Manual de Capacitat", la capacitat d'una carretera de dos carrils en condicions ideals és de 2.000 vehicles/hora. Així, es pot dir que la capacitat de la BV-2111 és de 2.000 vehicles/hora. La IMD de la carretera en dia feiner l'any 2021 era de 2.525 vehicles/hora, 2.387 en dissabtes i 1.799 en diumenges. La hora punta és a les 11:00 amb 313 vehicles.

Així, els 59 vehicles/hora punta generats pel sector sobre aquesta carretera augmentarà la IMD fins a 372 vehicles/hora punta, molt per sota dels 2.000 vehicles/hora de capacitat de la carretera.

### Incidència sobre la xarxa viària urbana

El sector d'estudi utilitza la vialitat urbana d'un sector residencial per a la seva accessibilitat. En aquest sentit és important la connexió de l'Avinguda de Mas Milà i la BV-2111 i l'inici del carrer del Cranc. Aquests vials haurien d'absorbir, com a màxim, 59 vehicles/hora, alguns dels quals serien vehicles lents (caravanes i autocaravanes).

Es considera que els vials tenen amplades suficients per a poder absorbir aquesta mobilitat, excepte el carrer del Cranc i el carrer de la Via Làctia. A part, l'enllaç de la BV-2111 amb l'avinguda de Mas Milà també es pot veure afectada per la mobilitat generada pel PEU, bàsicament per l'entrada, sortida i creuament de vehicles lents. Els vehicles que arriben per la BV-2111 des de Sant Pere de Ribes hauran de creuar la carretera per poder accedir a la urbanització.

El volum diari d'aquests vehicles però, serà significativament menor als 59 vehicles/hora ja que només fan referència als viatges d'arribada i sortida dels usuaris del càmping i a més a més es donaran, principalment, en cap de setmana i no coincidiran amb les hora punta actuals de la carretera que són en dies feiners.

Per altra banda, els carrers de la Via Làctia i de la Constel·lació només haurien d'absorbir els viatges que es generin cap als serveis comunitaris públics, que representen només 295 viatges/dia. La major part d'aquests viatges es donaran o bé per residents de la urbanització o bé per usuaris del càmping, pel que aquests 295 viatges/dia no són realment de fora la zona d'influència.

### **Incidència sobre el transport públic**

Pel que fa al transport públic, d'acord amb les dades anteriors, és d'esperar un augment en 15 viatges/dia, el que representa 8 viatgers/dia. Si considerem que la línia d'autobús que dona servei a la urbanització, té una freqüència de pas de 5 viatges/dia en dies feiners d'anada i 3 de tornada, són una mitjana de 1,5 usuaris/transport.

D'acord amb l'*Estudi de la millora de la mobilitat i el transport públic al terme municipal d'Olivella* de l'any 2017, per a aquest servei de bus en certs moments el vehicle va gairebé buit i mai s'arriba a situacions de saturació, pel que es considera que la línia pot assumir totalment l'augment en usuaris que aportarà el PEU.

### **Valoració global de la incidència del Pla Especial**

Segons les dades obtingudes es conclou que:

- El sector es troba amb un bon nivell de connectivitat, tant pel que fa a la xarxa viària, com en transport públic i fins i tot pel que fa als itineraris a peu i bicicleta donada les previsions del nou POUM d'Olivella.
- El principal impacte és l'augment del nombre de viatges lligats a l'ús de càmping.
- Tanmateix, el número de viatges/hora que representa aquest augment sobre la xarxa viària territorial d'accés, es considera del tot assumible ja que las carreteres es troben per sota de la seva capacitat de servei.

- El nombre d'usuaris que generarà el nou PEU, quant a ús de transport públic és de 15 usuaris/dia els quals poden ser assumits per la línia i parada de transport interurbà en autobús existent actualment a la zona.
- La generació de viatges a peu o bicicleta, no es preveu que generi cap tipologia de problemàtica respecte al flux actual de vianants i ciclistes ja que, majoritàriament, seran interns del sector.
- El creuament de vehicles lents per la BV-2111 per accedir a la urbanització pot generar alguna problemàtica. Tanmateix, cal dir que no s'espera que sigui significatiu ja que:
  - El volum de vehicles lents no s'espera que sigui molt elevat.
  - Aquest moviment de vehicles no coincidirà a la hora punta de la carretera (que és en dies feiners), ja que principalment es donaran en caps de setmana.
  - L'avinguda de Mas Milà i l'accés des de la BV-2111 tenen una amplada de 12 m com a mínim, pel que poden absorbir perfectament aquesta entrada.
  - La Diputació de Barcelona, responsable de la via, està treballant el projecte de millora d'aquest punt de creuament de la BV-2111 i l'Avinguda de Ma Milà.
- Pel que fa a la vialitat urbana interna de la urbanització, el PEU planifica l'entrada al càmping pel carrer dl Cranc, just en el seu inici, a la part meridional de l'àmbit, de manera que s'evita el pas dels usuaris del càmping (amb vehicles lents com caravanes i autocaravanes) pels carrers interns de la urbanització. Només els carrers de la Via Làctea i de la Constel·lació es poden veure lleugerament afectats per l'arribada d'usuaris a l'equipament comunitari nord-occidental, però es preveu que sigui de molt baix volum.

A la vegada, el Peu preveu realitzar millores en la calçada d'aquests carrers en cas de necessitat per a millorar la circulació.

# 5

## PROPOSTA DE XARXES D'ITINERARIS GENERALS

### 5.1. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

D'acord amb l'article 12 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les figures de planejament general i llurs modificacions o revisions que comportin un canvi en la classificació del sòl han de contenir una proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a vehicles.

Tal i com s'ha exposat anteriorment, la xarxa bàsica de vehicles que dona servei al sector ofereix connexió directe amb les principals infraestructures de comunicació territorials i es basa, principalment, amb la carretera BV-2111 que enllaça el nucli de Sant Pere de Ribes i Olivella i dona accés a la urbanització Mas Milà a on es localitza l'àmbit d'estudi. Des d'aquesta carretera s'accedeix als carrers urbans de la urbanització, la traça dels quals continuen per dins del sector d'estudi tot i que no estiguin totalment urbanitzats.

Així, la xarxa bàsica per a vehicles que donarà accés a l'àmbit es caracteritza per:

- Carretera BV-2111 que connecta l'àmbit amb les principals xarxes viàries territorials i també amb els principals nuclis urbans (Sant Pere de Ribes i Olivella).
- L'avinguda de Mas Milà es preveu com a via d'accés a la urbanització.
- L'accés i sortida al càmping es preveu pel carrer del Cranc i directament cap a i des de l'Avinguda de Mas Milà.
- La Via Làctia i l'inici occidental del carrer de la Constel·lació fins a la banda occidental del sector es preveuen com a xarxa bàsica de vehicles, però només per als usuaris de l'equipament nord-occidental, no per al usuaris del càmping.

Tot i que inicialment no es considera que el creuament de vehicles per la BV-2111 per entrar i/o sortir de la urbanització pugui generar incidències rellevants a la via, cal dir que la Diputació de Barcelona i l'Ajuntament d'Olivella ja estan valorant opcions per a millorar la intercepció.

Per l'interior del càmping, la mobilitat es planifica a través d'un eix central que es correspon al Vial A i el Vial C. Aquesta circulació es preveu en un únic sentit per als vehicles i turismes, de manera que l'entrada es realitza per l'accés occidental des del carrer de la Via Làctia (Vial A) i la sortida pel carrer del cranc directe cap a l'Avinguda de Mas Milà (Vial C). D'aquesta manera s'allibera parcialment la Via Làctia de vehicles lents i més voluminosos que els turismes (Caravanes, autocaravanes, etc.). Tota la zona interior del càmping serà Zona 30.

*(Veure Mapa 12 de l'Annex)*

## **5.2. PROPOSTA DE LA XARXA DE TRANSPORT COL·LECTIU**

La proposta de xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu no varia de l'existent en l'actualitat, ja que es considera suficient.

Així, aquesta xarxa es basa en l'existència d'una parada principal localitzada a l'Avinguda de Mas Milà, a uns 255 m del sector, una distància menor als 750 metres de distància que estableix el Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, com a distància màxima d'accés a les parades de les línies de transport públic.

El carrer mostra un pendent en direcció nord-est d'un 6,7% en els primers 170 m i després, fins arribar al sector (uns 73 m de distància), d'un 14%.

*(Veure Mapa 13 de l'Annex I)*

## **5.3. PROPOSTA DE XARXA D'ITINERARIS PER A VIANANTS I BICICLETES**

D'acord amb l'article 13 i l'article 15 del Decret 344/2006, els estudis d'avaluació de la mobilitat generada, les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir una proposta de xarxa bàsica d'itineraris per a vianants.

El PEU s'uneix als principals itineraris per a bicicletes previstos pel POUM d'Olivella. De fet, aquests itineraris transcorren per dins del propi càmping. Així, el camí ciutadà previst pel POUM transcorre pel carrer del Cranc i l'itinerari per a bicicletes pel camí perimetral del sector.

Pel que fa a l'accessibilitat a peu des de la parada de transport públic, es preveu a través del mateix carrer del Cranc. Cal dir que el carrer del Cranc no mostra unes voreres adequades per a aquest ús. Actualment només hi ha urbanitzada la vorera occidental amb una amplada del tot insuficient i la vorera oriental, tot i que hi ha l'espai suficient per a executar-la amb amplada suficient, no està urbanitzada.

D'acord amb la informació cartogràfica del POUM d'Olivella i de l'Estudi d'avaluació de la Mobilitat Generada (l'EAMG) que l'acompanya, està previst la consolidació d'aquesta vorera. Així, l'EAMG del POUM estableix per el Carrer del Cranc com a via principal amb una amplada mínima de 12 m.

Internament, la xarxa de vianants del càmping s'estructura de dues maneres diferenciades segons els usos:

- Els vials principals que estructurin el càmping es planifiquen com a carrers de convivència entre els diferents modes de transport.
- Dins dels espais lliures del càmping es preveu que es puguin crear uns itineraris exclusius per a vianants que permetin escurçar els itineraris que ofereixen els vials principals.

*(Veure Mapa 14 de l'Annex I)*

#### 5.4. PREVISIÓ I DISTRIBUCIÓ D'APARCAMENTS

##### **Reserves d'aparcament per a vehicles fora de la via pública**

D'acord amb el Decret 344/2006 no estableix unes places mínimes d'aparcament per a usos de càmping, espais lliures o equipaments.

El POUM d'Olivella però, sí que estableix unes reserves mínimes per als establiments de càmping en el seu article 224:

- *Caldrà fer la previsió d'un lloc d'aparcament per cada plaça d'acampada. Es preveurà una reserva de terrenys amb capacitat equivalent al 50% dels llocs d'aparcament en una posició propera a l'entrada del càmping i resguardada de les vistes dominants.*

El PEU preveu un aparcament en bateria exterior a l'establiment del Càmping, a prop de la recepció, resultat d'eixamplar el vial tindrà una capacitat de més de les 132 places que correspondrien al 50% de les unitats d'acampada del Càmping i així es donarà compliment a la previsió fixada a la Normativa Urbanística del POUM

A la vegada, la normativa del PEU, en el seu article 9 determina que s'establirà una plaça d'aparcament per cada plaça d'acampada. A la part exterior de l'establiment del càmping es disposaran un mínim del 50% de places d'aparcament per unitat d'acampada.

##### **Aparcaments de vehicles elèctrics**

El real Decret 1053/2014, sobre recàrrega de vehicles elèctrics, estableix en la seva disposició addicional primera, les dotacions mínimes per a la recàrrega del vehicle elèctric en edificis o aparcaments de nova construcció i en les vies públiques.

- En aparcaments col·lectius en edificis de règim de propietat horitzontal, caldrà executar una conducció principal per zones comunitàries, de manera que es possibiliti la realització de derivacions fins a les estacions de recàrrega ubicades a les places d'aparcament.
- En aparcaments públics permanents, les instal·lacions necessàries per a subministrar una estació de recàrrega cada 40 places.
- A la via pública, caldrà executar les instal·lacions previstes en els Plans de Mobilitat Sostenible municipals.

En l'article 26 de la normativa del PEU s'estableix que als aparcaments s'instal·laran punts de recàrrega elèctrica amb un mínim d'un PRE per cada 40 places d'aparcament. Així mateix, la memòria del Pla Especial especifica les característiques de les obres d'urbanització (Punt 17 de la memòria del PEU) i descriu que el projecte d'urbanització, a part de les condicions relatives al medi descrites a les Normes Urbanístiques, s'haurà també d'incorporar i/o preveure les dotacions d'infraestructura necessària per a la

càrrega de vehicles elèctrics d'acord amb el Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción.

En aquest aspecte, caldrà tenir en consideració l'article 61 del PDU de les activitats de càmping que estableix:

*Pel que fa als serveis admesos, s'admeten punts de recàrrega elèctrica en cada plaça d'aparcament, punts de subministrament d'aigua i de buidat d'aigües negres comunitaris, lavabos, dutxes, inodors i safarejos comunitaris. No obstant això, en sòl no urbanitzable, la dotació d'aquests serveis no podrà suposar una edificació superior a 6-8m<sup>2</sup> de superfície útil per cada 20 unitats d'acampada.*

#### **Reserves d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda**

El Decret 135/1995, de 24 de març, de desplegament de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, i d'aprovació del Codi d'accessibilitat, així com el Reial Decret 173/2010, de 19 de febrer, pel qual es modifica el CTE en matèria d'accessibilitat i no discriminació de les persones amb discapacitat, estableixen una ràtio mínima de places d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda:

- El Codi d'accessibilitat estableix que s'hauria d'aplicar un escalat d'una plaça adaptada fins a 70, 2 fins a 100, 3 fins a 150, 4 fins a 200 i a partir d'aquí 1 per cada 200 o fracció addicional.
- El Codi tècnic de l'edificació (CTE), per la seva banda, estableix 1 plaça d'aparcament per a persones amb mobilitat reduïda per cada 33 places d'aparcament o fracció.

Així, la memòria del Pla Especial especifica les característiques de les obres d'urbanització (Punt 17 de la memòria del PEU), i estableix que:

*En el projecte d'urbanització serà preceptiu l'acompliment de les determinacions de la Llei 20/1991, de 25 de novembre, de promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques, així com la legislació vigent d'aplicació en aquesta matèria i la Orden TMA/851/2021, de 23 de julio por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados i es preveuen les places d'aparcament accessibles que s'hi determinen.*

#### **Reserves d'aparcament per a bicicletes**

La determinació i distribució de les reserves mínimes d'aparcaments de bicicletes a ubicar ve definit pel Decret 344/2006. Aquest Decret, tanmateix, no especifica reserves d'aparcaments per a bicicletes en les activitats de càmping.

Per la seva banda, el POUM d'Olivella, en el seu article 198 estableix les previsions d'aparcaments en els diferents edificis segons el seu ús, però tampoc fa referència a activitats de càmping.

Tot i així, tal i com s'ha comentat repetidament en el present document, dins de l'àmbit d'estudi es preveu uns sòls de serveis comunitaris oberts al públic, els serveis SC<sub>1</sub>, els quals es poden equiparar a un equipament municipal i/o activitat recreativa.

D'acord amb aquesta consideració, les places d'aparcament per a bicicletes es podrien calcular segons dues opcions:

- Considerar-los com a equipament. El Decret 344/2006 estableix una reserva de places d'aparcament per a bicicletes per a equipaments de 5 aparcaments cada 100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció. Això equivaldria a una reserva de 199 places d'aparcament per a bicicletes.
- L'article 198 del POUM estableix per a Activitats Recreatives una plaça d'aparcament per a bicicletes cada 100 m<sup>2</sup> de sostre o fracció. Això equivaldria a una reserva de 45 places d'aparcament per a bicicletes.

Donades les característiques de la zona a on s'ubica el sector, amb uns pendents elevats i en una zona de baixa densitat residencial, es considera més adequat la opció de 45 places d'aparcament per a bicicletes en la zona SC<sub>1</sub>.

Pel que fa a l'activitat de càmping estrictament, el PDU estableix que:

*Les propostes futures d'implantació, d'una activitat de càmping serà objecte d'un estudi de mobilitat generada. Els EAMG seguiran l'estructura i el contingut establert a la legislació vigent i hauran de preveure mesures de foment de la mobilitat sostenible (aparcaments amb un punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, aparcaments per a bicicletes, foment de modes de transport sostenibles interns i externs a l'activitat, etc.)-*

En aquest marc, el PEU preveu aparcaments de bicicleta dins de l'activitat de càmping per tal de fomentar el seu ús entre els campistes. Tanmateix, no es de preveure que aquest sigui un mode de transport altament utilitzat pels usuaris del càmping ja que:

- Les distàncies a recórrer són petites i es poden fer a peu. La distància màxima entre edificacions i instal·lacions associades al càmping és de 406 m (entre el SC<sub>1</sub> i la UA<sub>7</sub>).
- Els pendents elevats dins del sector no faciliten l'ús de la bicicleta.

Així, el PEU proposa la instal·lació d'aparcament per a bicicletes en l'interior del càmping de la següent manera:

- 2 Places per a cada Unitat d'Acampada, a situar dins de la unitat.
- 10 places a la zona SC<sub>3</sub>.

*(Veure Mapa 14 de l'Annex I)*

### 5.5. PARÀMETRES A CONSIDERAR. SECCIONS DELS VIALS

Els carrers planificats en el Peu no s'han d'adequar als paràmetres establerts en l'article 4 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis de la mobilitat generada pel que fa a les amplades i pendents segons els itineraris bàsics que s'hi planifiquin donat que no es tracta de sòls urbanitzables.

Sí, però que aquestes seccions han de donar compliment al POUM d'Olivella. D'acord amb el POUM, doncs, els paràmetres que cal considerar són:

- Carrer del Cranc. Es considera "carrer principal", pel que se l'hi adjudica una amplada de 12 m.
- El carrer de la Via Làctia es considera "carrer secundari" pel que se l'hi adjudica una amplada de 10 m.

D'acord amb aquestes determinacions, les seccions que preveu el PEU per als diferents vials són els següents:

- Vial C (corresponent al Carrer del Cranc) amb una amplada de 12 m i calçada única.
- El carrer de la Via Làctia se l'hi adjudica una amplada de 10 m.
- Vial A (Corresponent al carrer de la Constel·lació) amb una amplada de 8 m.
- Vials B i D amb una amplada de 6 m.

### 5.6. CONSIDERACIÓ DE LA PERSPECTIVA DE GÈNERE

El Pla Especial realitza una proposta que té en compte les principals característiques del comportament diferenciat de les dones pel que fa a la mobilitat.

- Afavoreix les distàncies curtes dins del sector, al preveure una compactació d'usos dins del propi sector.
- El PEU prioritza clarament els vianants dins de l'espai interior sobre el cotxe privat.
- A la vegada que es coordina amb el transport públic existent per a viatges cap a i des de fora del sector, el qual disposa d'una bona connectivitat amb transport públic, amb una parada d'autobús a 255 m del sector.
- No hi ha passos subterranis i els itineraris per a vianants es preveuen dins dels vials preferents i estructuradors, de manera que disposaran d'una bona il·luminació.

### 5.7. FINANÇAMENT DE LES CÀRREGUES DERIVADES DE LA MOBILITAT GENERADA

D'acord amb l'article 19 del Decret 344/2006, l'estudi de l'avaluació de la mobilitat generada ha d'incorporar una proposta de finançament dels diferents costos generats per l'increment de mobilitat degut a la nova actuació i establir la obligació de les persones propietàries, en els termes fixats per la legislació urbanística, de costejar i, si escau, executar la urbanització, així com les infraestructures de connexió amb les xarxes principals de vianants, bicicletes, de vehicles i de transport públic o el reforçament d'aquestes, quan sigui necessari com a conseqüència de la magnitud de l'actuació.

Tal i com especifica l'article 29 de la normativa del PEU, el promotor haurà d'assumir els costos econòmics d'urbanització de la totalitat de les instal·lacions del càmping, al seu càrrec i d'acord amb el Projecte d'urbanització global, o projectes parcials en el seu cas, que hauran de ser aprovats per l'Ajuntament. També s'haurà de fer càrrec de les obres o despeses necessàries externes pel correcte funcionament del Càmping.

Així mateix, el PEU preveu assumir també les millores en la vialitat existent a la urbanització, en cas de necessitat (punt 15 de la Memòria del PEU).

#### **Càlcul del dèficit del transport públic**

Tal i com ja s'ha exposat anteriorment, el desenvolupament del Pla Especial no implica un increment dels serveis de transport públic o col·lectiu ja que l'àmbit es localitza pròxim a la principal línia de transport públic en autobús d'Olivella. A més, aquest servei de transport públic actualment es troba infrautilitzat.

**LLOC I DATA D'EMISSIÓ DEL DOCUMENT**

Reus, juny 2024

**TÈCNIC REDACTOR**

Marta Ricart i Vilella

Llicenciada en Biologia



[Redacted]  
**MARTA  
RICART (R:**  
[Redacted])

Firmado digitalmente  
por [Redacted]  
MARTA RICART (R:  
[Redacted])  
Fecha: 2025.07.08  
07:50:23 +02'00'

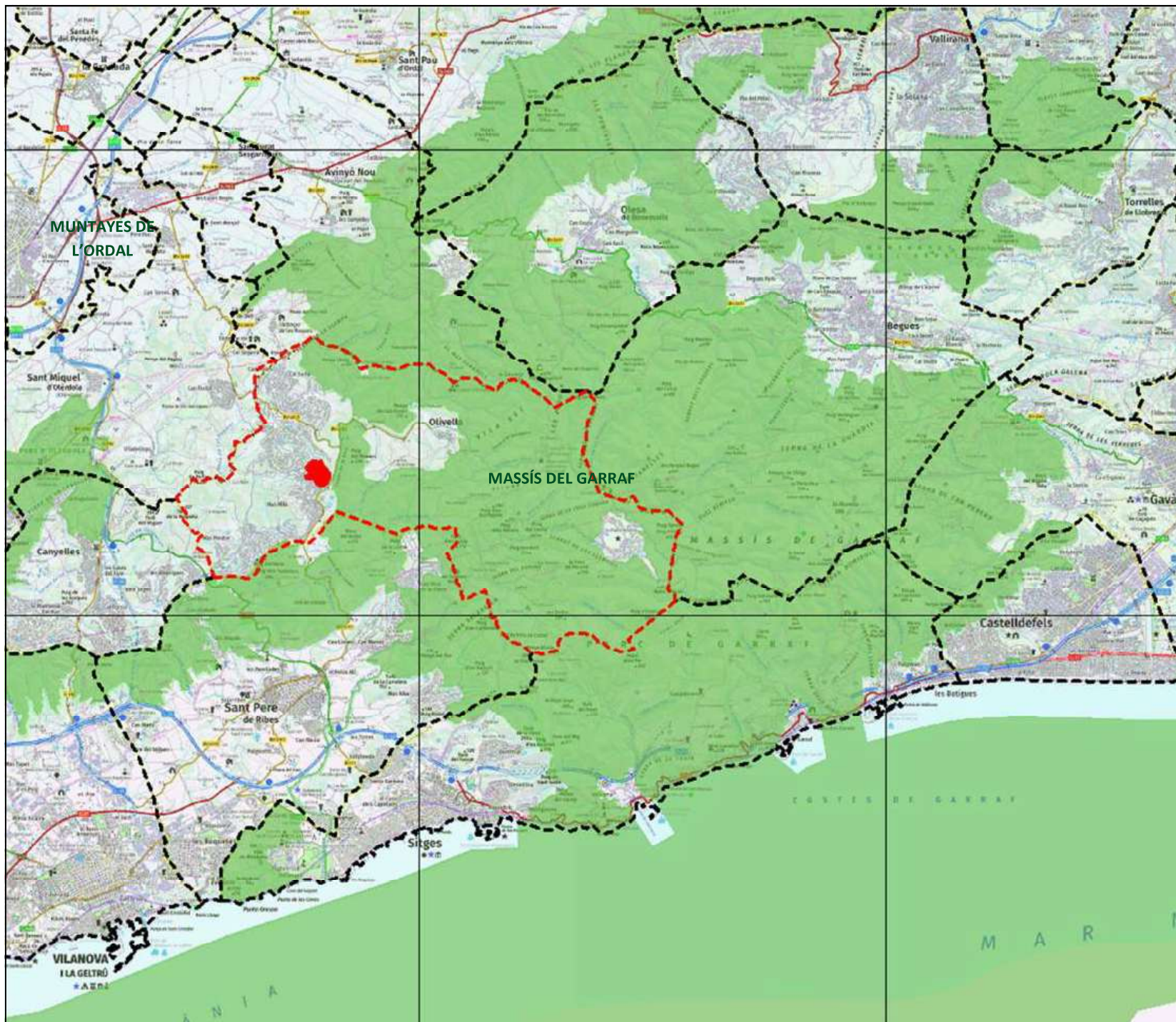
Tràmit Ambiental, SCP





## **ANNEX I**

### **CARTOGRAFIA**



**LLEGENDA**

- Àmbit d'estudi
- Olivella
- Límits municipals
- PEIN i Xarxa Natura 2000

**PROJECTE**

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA  
 "CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"  
 Olivella  
 Juny 2024

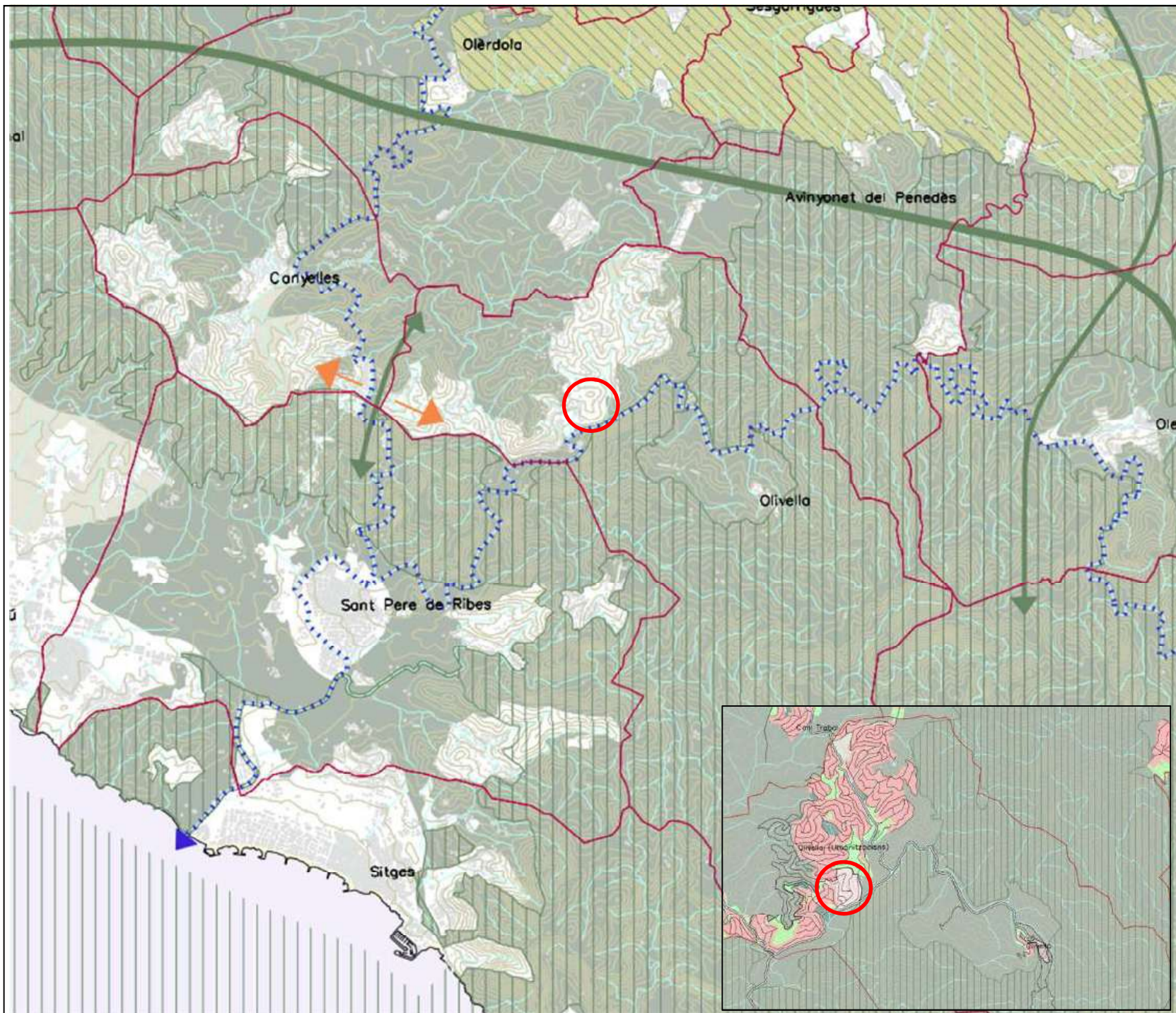
**MAPA**

1. LOCALITZACIÓ

**ESCALA**

Xarxa de Referència  
 10.000 x 10.000 m





### LLEGENDA

- Espais amb protecció jurídica supramunicipal; Xarxa Natura 2000, espais PEIN, Parcs de la Diputació de Barcelona i altres (consorci) en zones urbanes
- Espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari
- Espais de protecció especial de la vinya
- Espais de protecció preventiva
- Connectors
- Connectors amagats per cotxes urbans
- Connectors fluvials
- Límits municipals
- Urbanitzable no programat residencial
- Urbanitzable programat residencial
- Urbanitzable no programat industrial
- Urbanitzable programat industrial
- Urbanitzable no programat mixt
- Urbanitzable programat mixt
- Urbanitzable no programat terciari
- Urbanitzable programat terciari
- Activitats lúdiques
- Residencial
- Industrial
- Mixt

### PROJECTE

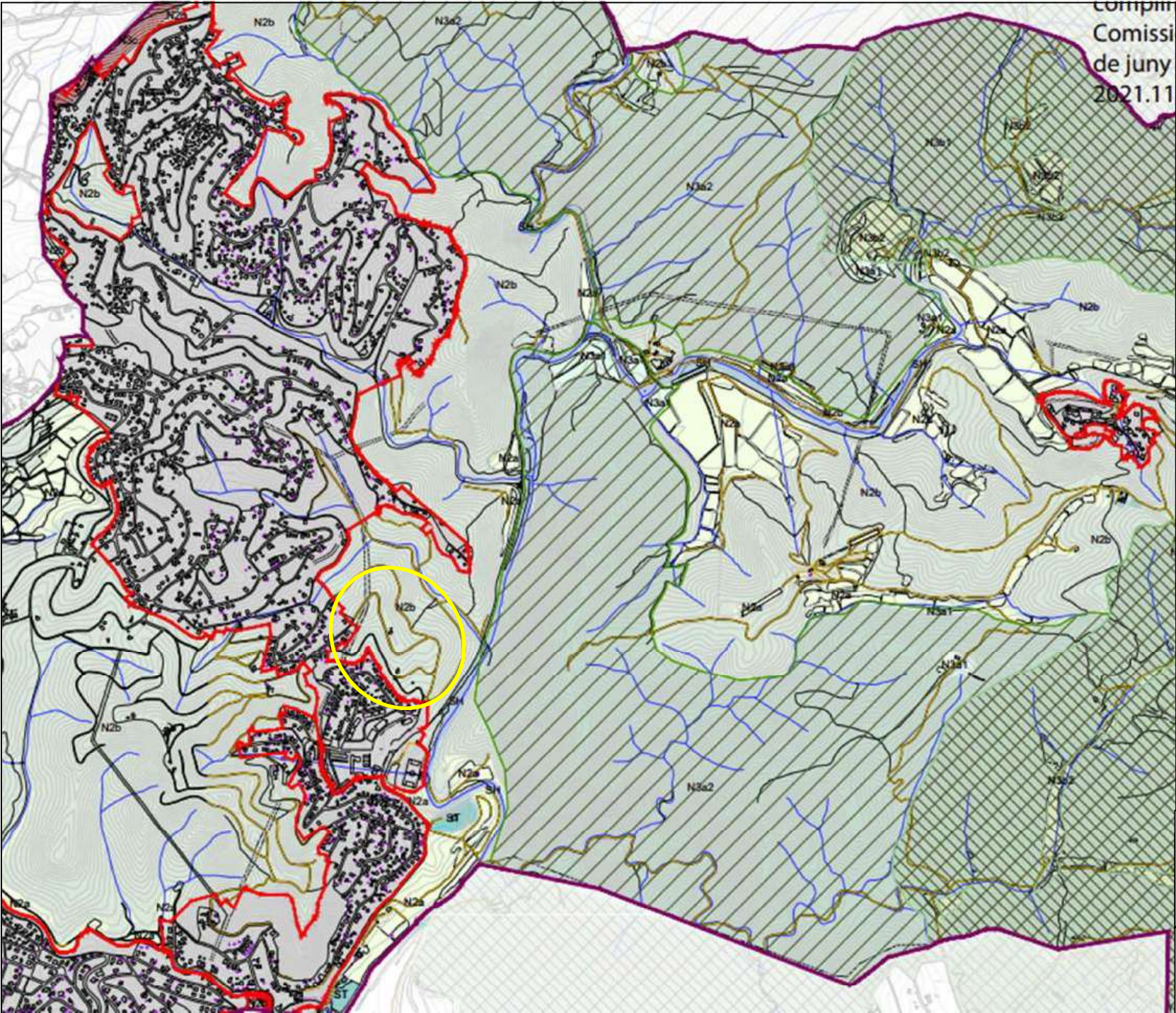
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA  
 "CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"  
 Olivella  
 Juny 2024

### MAPA

2. PLA TERRITORIAL PARCIAL METROPOLITÀ



Compte  
Comissió  
de juny  
2021.11



### LEGENDA

**ZONES**

Sòl NO Urbanitzable

N2 Zona de Protecció Territorial

- N2a Subzona agrícola de valor paisatgístic
- N2b Subzona forestal de valor paisatgístic

N3 Zona de Protecció Especial

- N3a Subzona espais natural i xarxa natura 2000
- N3a1 Subzona agrícola
- N3a2 Subzona forestal
- N3b Subzona Parc del Garraf
- N3b1 Subzona d'interès natural
- N3b2 Subzona agrícola
- N3c Geozones

Sòl Urbanitzable

- Sòl Urba

**SISTEMES**

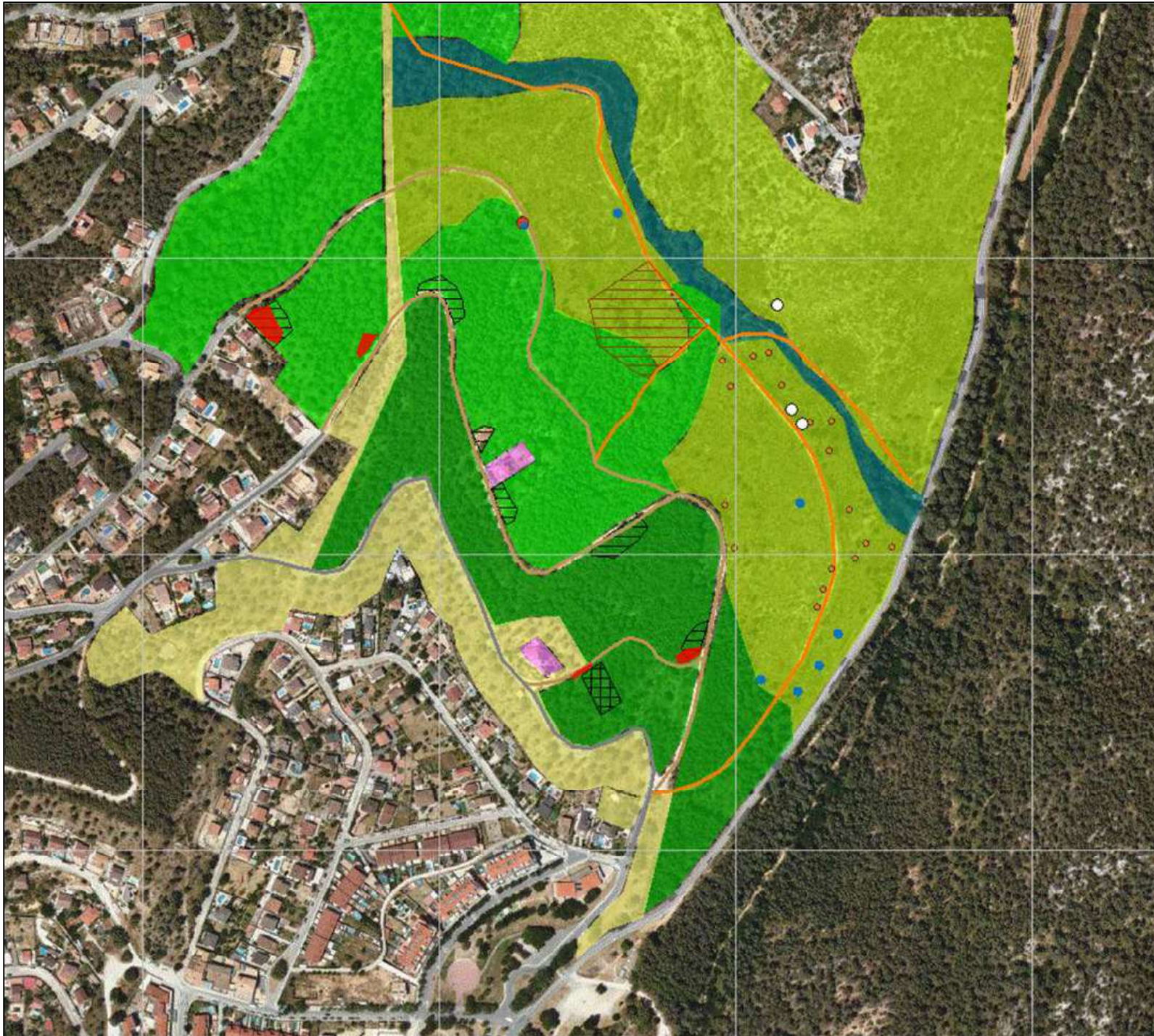
- ST Serveis Tècnics
- SE Serveis d'Equipaments
- SH Hidrogràfic

- Limit sòl urba consolidat [SUC]
- Limit sòl urba no consolidat [SUNC]
- Limit de Terme

**PROJECTE**  
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA  
MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA  
ROMEQUERA"  
Olivella  
Juny 2024

**MAPA**  
3. PLA D'ORDENACIÓ URBANÍSTICA  
MUNICIPAL (POUM) D'OLIVELLA.





**LLEGENDA**

- Edificacions residencials
- Vegetació torrent Romeguera
- Pineda densa
- Pineda diversa
- Brolla
- Franges protecció incendis
- Espècies al·lòctones i invasores
- Runes i deixalles acumulades
- Restes de murs de pedra seca
- Finca vallada i restes de construccions
- Caseta pou
- Garrofer
- Om i rosa canina
- Alzina
- Pi pinyer
- Roure
- Vial asfaltat
- Vial sense ferm
- Pista

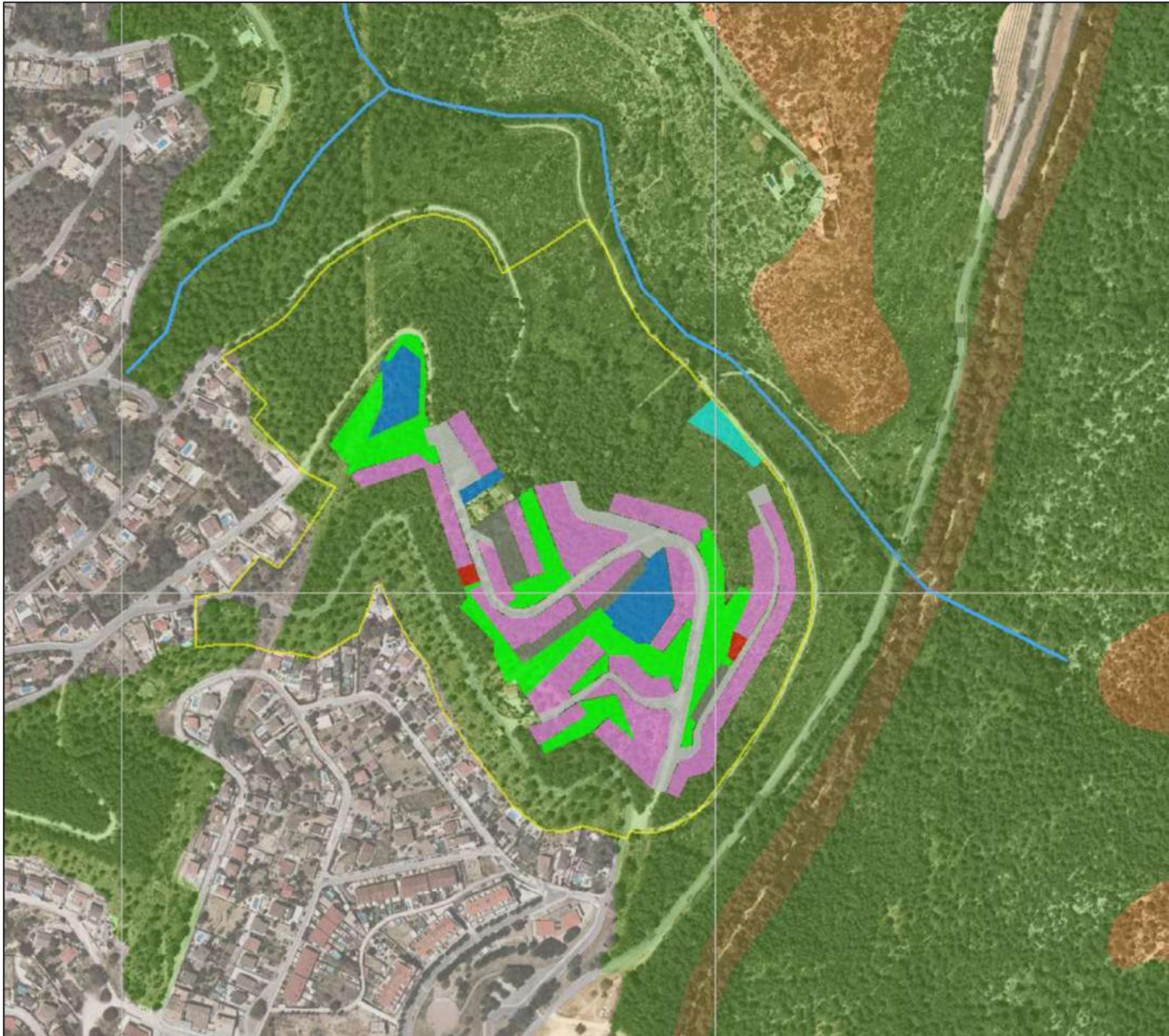
*NOTA: Les alzines i roures marcades són només aproximacions per mostrar les zones de brolla on hi ha la seva presència.*

**PROJECTE**  
**ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA**  
**"CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"**  
 Olivella, Juny 2024

**MAPA**  
 4. ESTAT ACTUAL DE L'ÀMBIT

**ESCALA**  
 Xarxa de Referència  
 250 x 250 m





## LLEGENDA

-  Zones d'aparcament
-  Viari
-  Serveis tècnics
-  Serveis de les Unitats d'acampada
-  Serveis comunitaris
-  Espais lliures Comunitaris
-  Unitats d'acampada
-  Espais Vora –SNU forestal de valor
-  Àmbit PEU

## PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA  
MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA  
ROMEQUERA"  
Olivella.

Juny 2024

## MAPA

5. SITUACIÓ FUTURA

## ESCALA

Xarxa de Referència  
500 x 500 m



### LLEGENDA

- Carretera de la Plana Novella
- Camí nou de Can Grau
- Xarxa hidrogràfica
- Límit municipal
- Àrees urbanitzades
- Àmbit
- BV-2111
- BV-2415
- C-15B

### PROJECTE

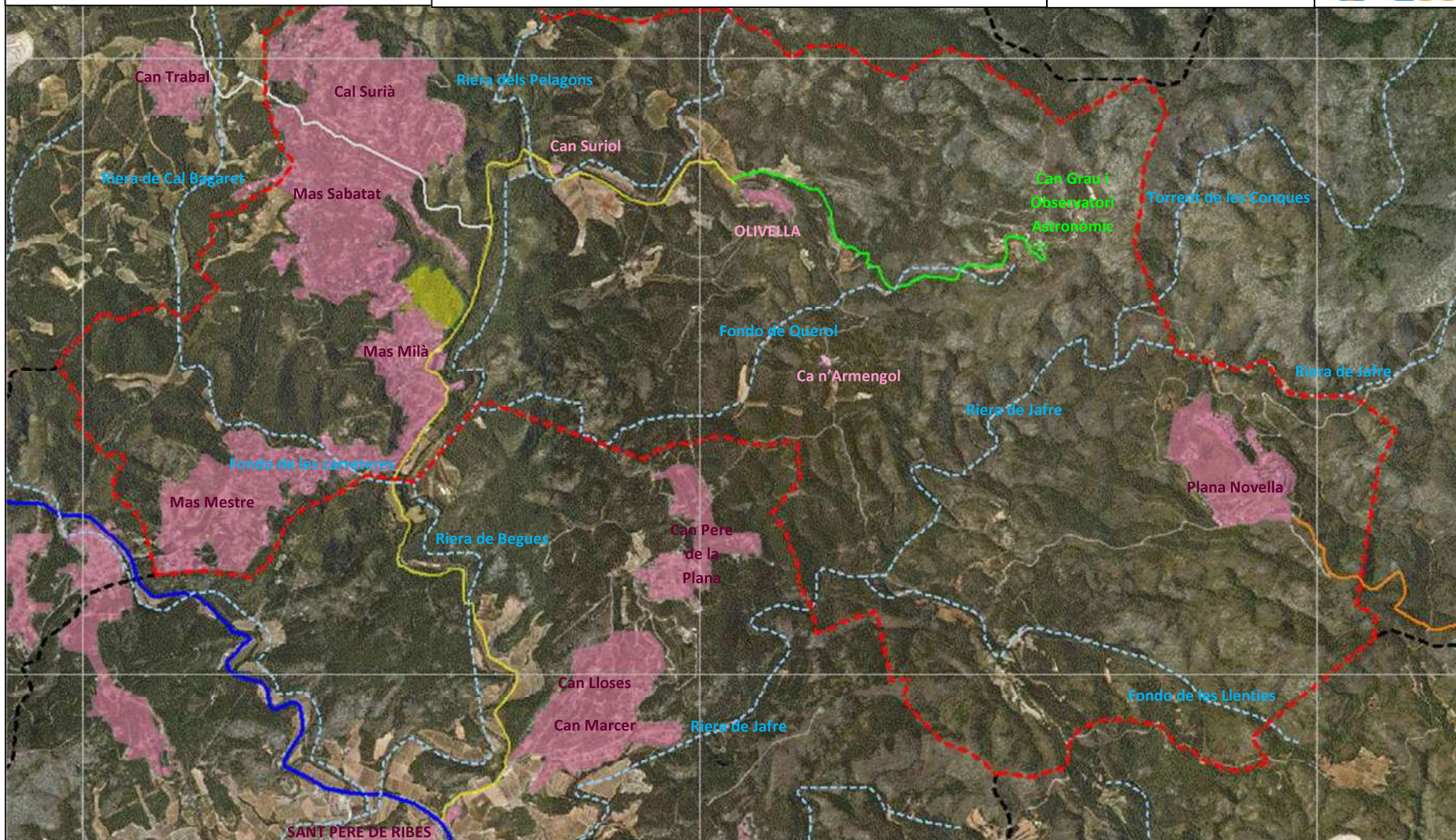
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA  
PLA ESPECIAL URBANÍSTIC "CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"  
Olivella  
Juny 2024

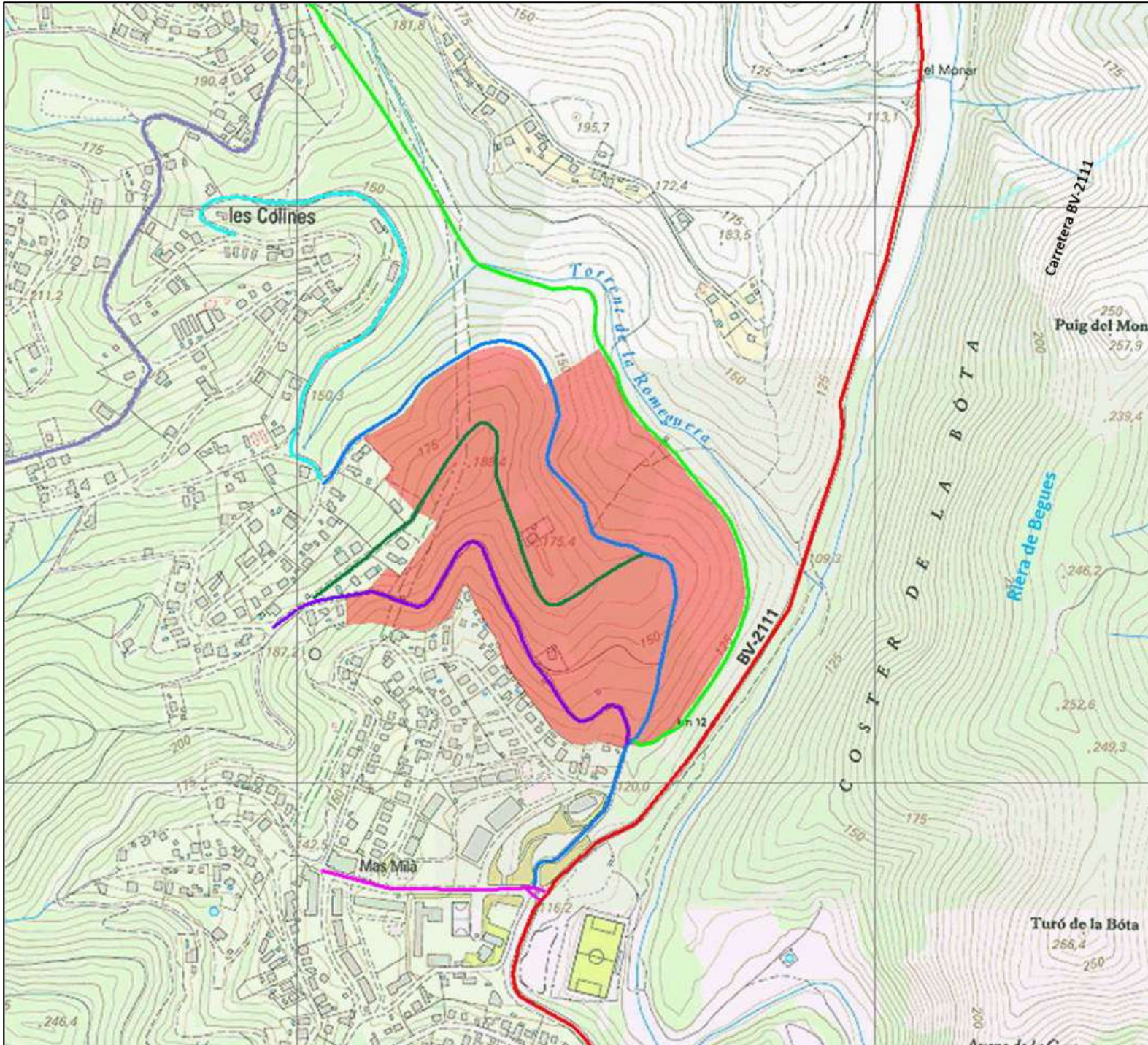
### MAPA

6. ESTRUCTURA DEL TERRITORI I INFRAESTRUCTURES  
DE MOBILITAT DEL MUNICIPI

### ESCALA

Xarxa de Referència 5.000 x 5.000 m





### LLEGENDA

- Àmbit PEU
- BV-2111
- Avinguda Mas Milà
- Carrer de la Via Làctia
- Vial perimetral al sector
- Carrer del Cranc
- Carrer de la Constel·lació
- Carrer del Firmament
- Carrer de l'Arc de Sant Martí

### PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA  
MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA  
ROMEGUERA"

Olivella

Juny 2024

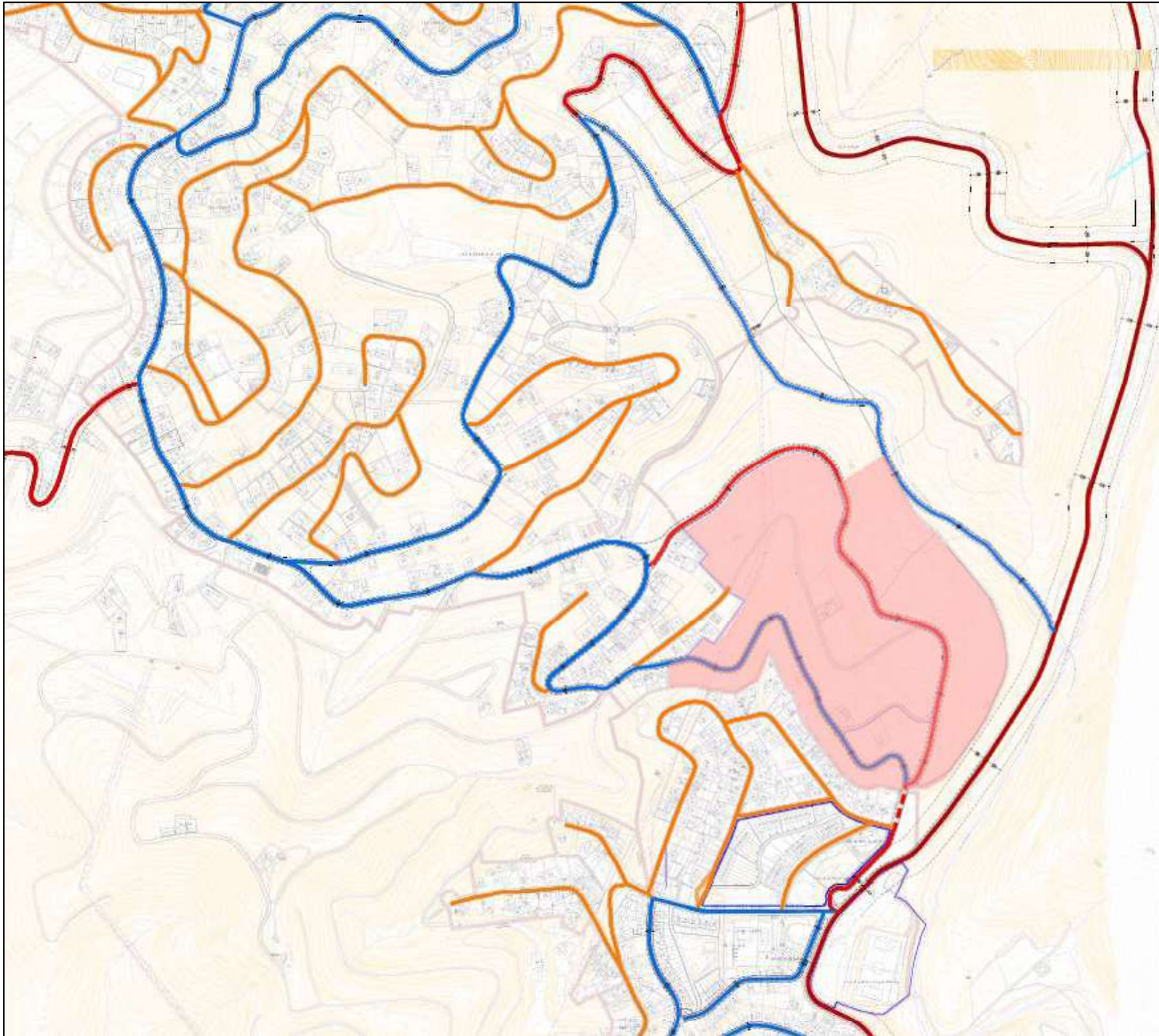
### MAPA

7. ACCESSIBILITAT VIÀRIA A LA  
URBANITZACIÓ MAS MILÀ I A L'ÀMBIT  
D'ESTUDI











### ESCALA

Xarxa de Referència  
750 x 750 m





## LLEGENDA

-  Carretera convencional BV
-  Carretera secundària
-  Carrer principal (Vial de 12 metres mínim)
-  Carrer principal proposat (Vial de 12 metres mínim)
-  Carrer secundari (Vial de 10 metres mínim)
-  Carrer secundari proposat (Vial de 10 metres mínim)
-  Carrer Petit (Vial de 8 metres mínim)
-  Carrer Petit proposat (Vial de 8 metres mínim)
-  Afectacions de vial
-  Vianri prioritat invertida

 Àmbit PEU

## PROJECTE

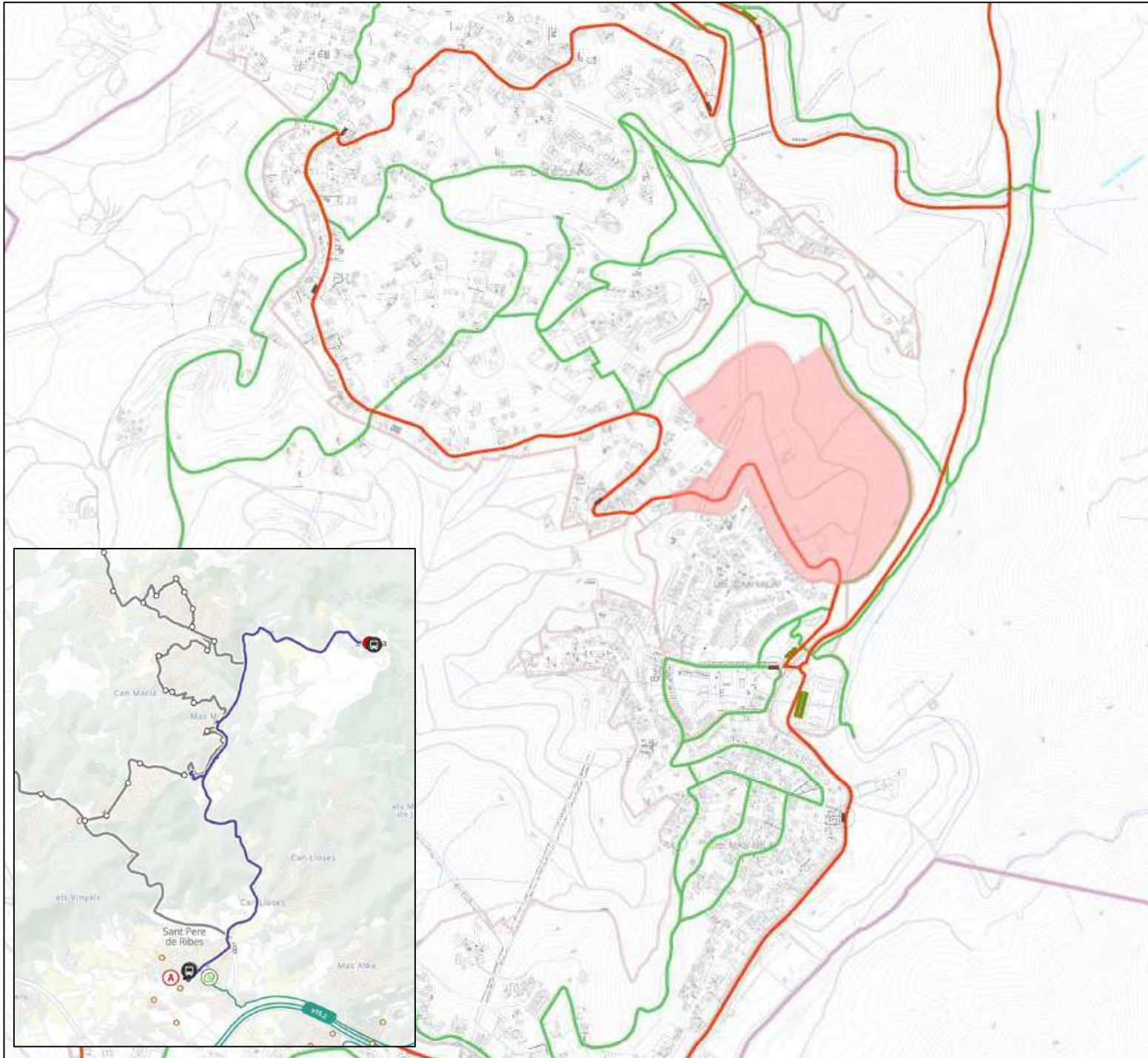
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA  
MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA  
ROMEGUERA"  
Olivella

Juny 2024

## MAPA

8. CATEGORIA DE LA XARXA VIÀRIA A LA  
URBANITZACIÓ D'ACORD AMB EL POUM  
D'OLIVELLA





**LLEGENDA**

- Zona d'aparcament
- Parada d'autobus
- Recorregut d'autobus interurbà
- Xarxa de carrils bici
- Àmbit PEU

**PROJECTE**

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA "CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"

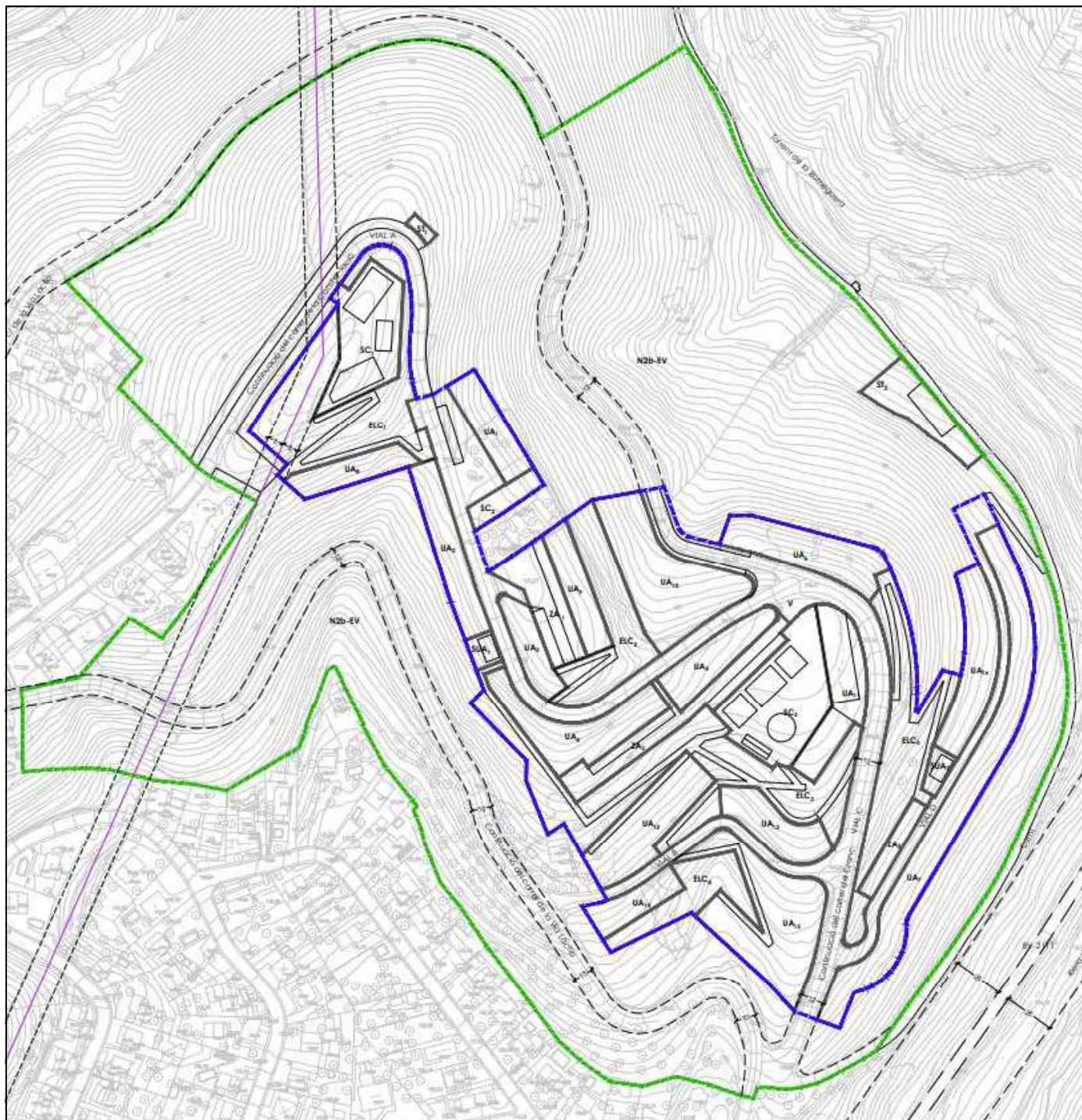
Olivella

Juny 2024

**MAPA**

9. ACCESSIBILITAT AMB TRANSPORT PÚBLIC I BICICLETA A LA URBANITZACIÓ MAS MILÀ I A L'ÀMBIT D'ESTUDI





## LLEGENDA

Zones		Superfície (m2)		
- Vialtat principal	clau V	V	10.247,72	10.247,72
- Zona d'aparcament	clau ZA	ZA <sub>1</sub>	1.025,62	3.195,34
		ZA <sub>2</sub>	1.523,86	
		ZA <sub>3</sub>	432,87	
- Zona de serveis comunitaris	clau SC	SC <sub>1</sub>	1.569,25	4.984,02
		SC <sub>2</sub>	441,77	
		SC <sub>3</sub>	2.813,61	
		SC <sub>4</sub>	2.813,61	
- Zona d'unitats d'acampada	clau UA	UA <sub>1</sub>	815,79	24.780,08
		UA <sub>2</sub>	1.083,14	
		UA <sub>3</sub>	350,95	
		UA <sub>4</sub>	1.881,72	
		UA <sub>5</sub>	1.067,80	
		UA <sub>6</sub>	1.087,55	
		UA <sub>7</sub>	3.213,11	
		UA <sub>8</sub>	864,78	
		UA <sub>9</sub>	322,54	
		UA <sub>10</sub>	2.068,15	
		UA <sub>11</sub>	1.619,03	
		UA <sub>12</sub>	1.733,13	
		UA <sub>13</sub>	1.059,09	
		UA <sub>14</sub>	712,84	
		UA <sub>15</sub>	2.824,75	
UA <sub>16</sub>	1.511,92			
- Zona de serveis de les UA	clau SUA	SUA <sub>1</sub>	214,95	460,53
		SUA <sub>2</sub>	229,58	
		SUA <sub>3</sub>	277,36	
- Espais lliures comunitaris	clau ELC	ELC <sub>1</sub>	2.115,65	15.022,08
		ELC <sub>2</sub>	4.616,21	
		ELC <sub>3</sub>	1.253,77	
		ELC <sub>4</sub>	1.029,90	
<b>TOTAL ESTABLIMENT DE CÀMPING</b>				<b>56.791,62</b>
- Espai de vialtat no urbanitzada forestal de vialtat	clau N2b-EV	N2b-EV	138.081,14	138.081,14
- Sistema de Serveis Tècnics	clau ST	ST <sub>1</sub>	65,55	1.169,71
		ST <sub>2</sub>	1.094,21	
<b>TOTAL PLA ESPECIAL URBANÍSTIC</b>				<b>168.972,55</b>

## PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"

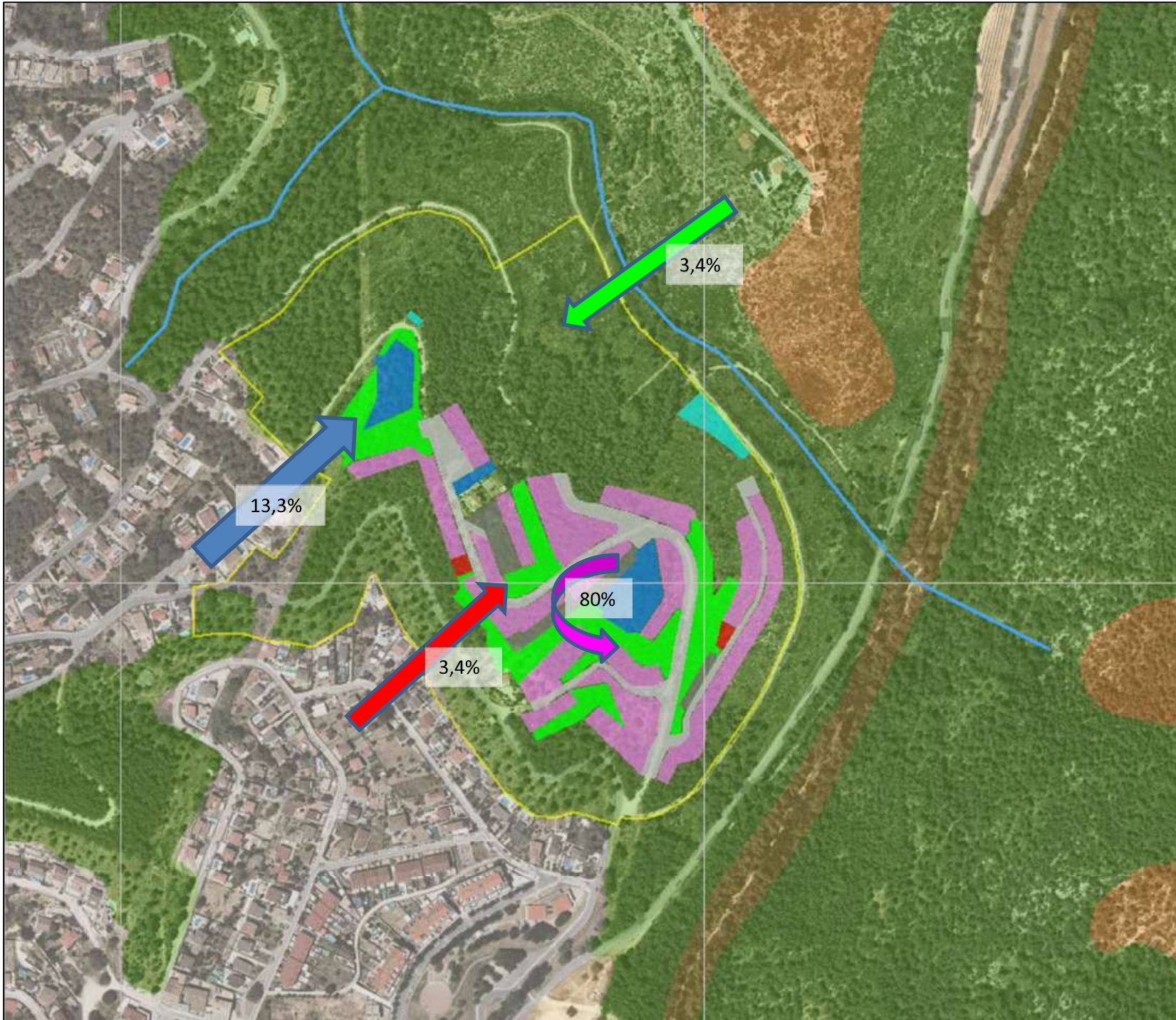
Olivella

Juny 2024

## MAPA

10. PROPOSTA D'ORDENACIÓ DEL PLA ESPECIAL





**LLEGENDA**

- Zones d'aparcament
- Viari
- Serveis tècnics
- Serveis de les Unitats d'acampada
- Serveis comunitaris
- Espais lliures Comunitaris
- Unitats d'acampada
- Espais Vora –SNU forestal de valor
- Àmbit PEU

Fluxos mobilitat

- treballadors
- Usuaris càmping (UA)
- Serveis comunitaris (SC<sub>1</sub>)
- Espais vora i via ciutadana

**PROJECTE**

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA "CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"

Olivella

Juny 2024

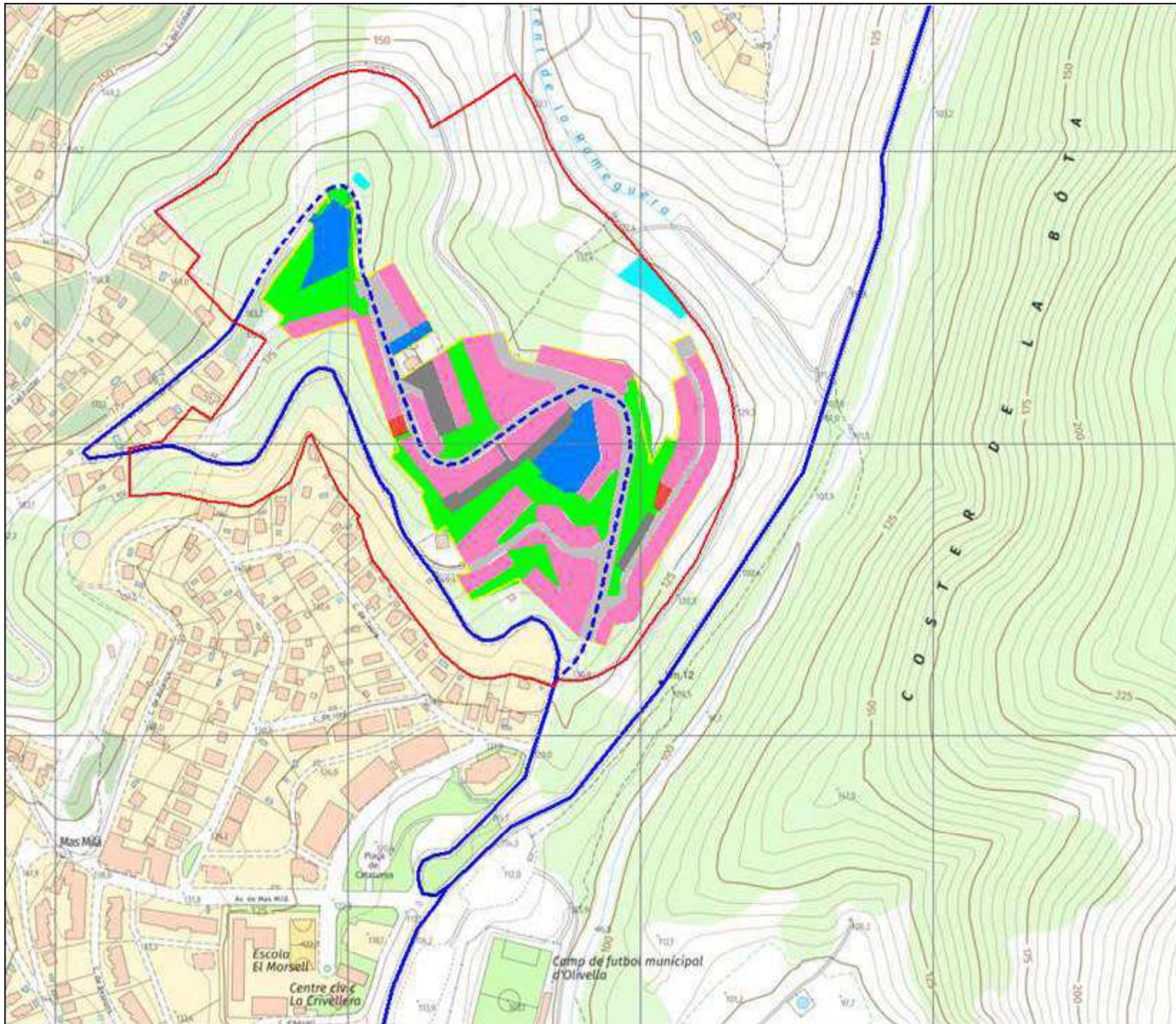
**MAPA**

11. DISTRIBUCIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA I ATRETA PEL PEU PER ZONES I USOS DEL SÒL

**ESCALA**

Xarxa de Referència  
500 x 500 m





### LLEGENDA

- Zones d'aparcament
- Viari
- Serveis tècnics
- Serveis de les Unitats d'acampada
- Serveis comunitaris
- Espais lliures Comunitaris
- Unitats d'acampada
- Àmbit PEU
- Àmbit càmping (Zona 30)
- Xarxa bàsica de vehicles dos sentits de circulació
- Xarxa exclusiva usuaris càmping, dos sentits de circulació

### PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"

Olivella

Juny 2024

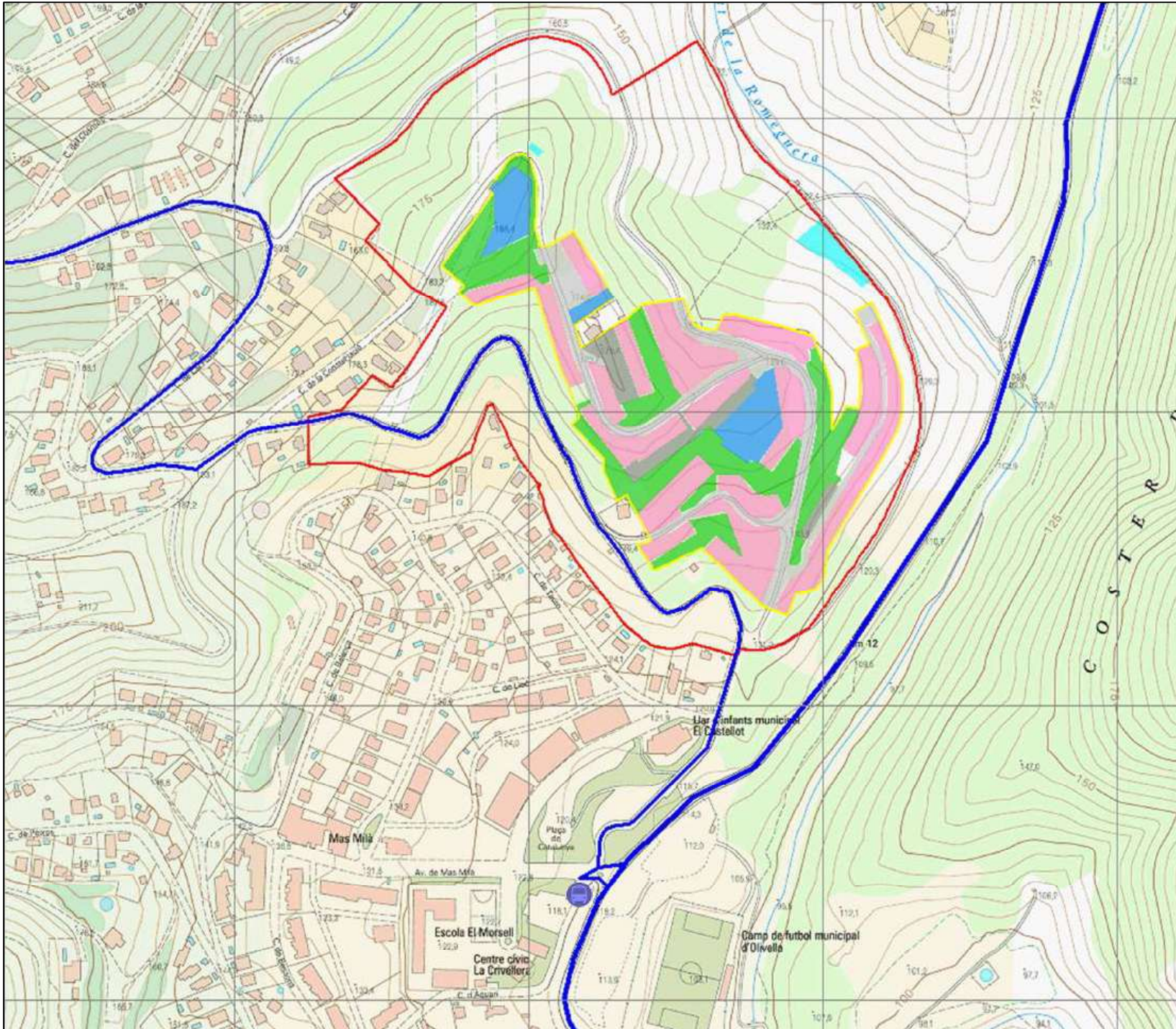
### MAPA

12. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA D'ITINERARIS PER A VEHICLES

### ESCALA

Xarxa de Referència  
250 x 250 m





## LLEGENDA

- Zones d'aparcament
- Viari
- Serveis tècnics
- Serveis de les Unitats d'acampada
- Serveis comunitaris
- Espais lliures Comunitaris
- Unitats d'acampada
- Espais Vora-SNU forestal de valor
- Xarxa bàsica transport públic
- Parada d'Autobús

## PROJECTE

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA  
MOBILITAT GENERADA  
"CÀMPING TORRENT DE LA  
ROMEGUERA"  
Olivella

Juny 2024

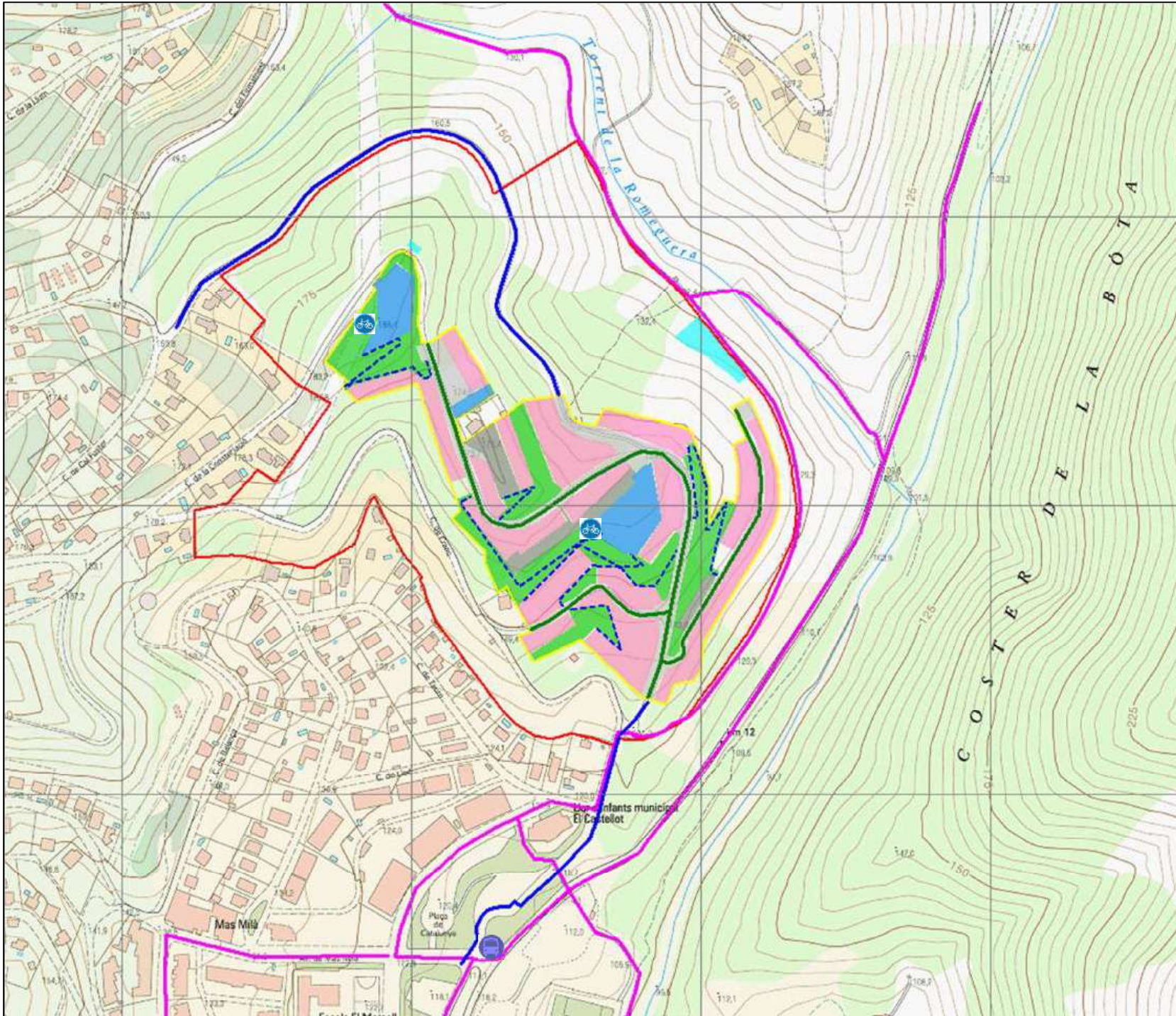
## MAPA

13. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA  
TRANSPORT PÚBLIC COL·LECTIU

## ESCALA

Xarxa de Referència  
250 x 250 m





**LLEGENDA**

-  Zones d'aparcament
-  Viari
-  Serveis tècnics
-  Serveis de les Unitats d'acampada
-  Serveis comunitaris
-  Espais lliures Comunitaris
-  Unitats d'acampada
-  Espais Vora –SNU forestal de valor
-  Àmbit PEU
-  Àmbit càmping (Zona 30)
-  Xarxa compartida
-  Xarxa bàsica per a vianants
-  Xarxa exclusiva vianants càmping
-  Parada d'Autobús
-  Xarxa bàsica per a bicicletes

**PROJECTE**

ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA "CÀMPING TORRENT DE LA ROMEGUERA"

Olivella

Juny 2024

**MAPA**

14. PROPOSTA DE XARXA BÀSICA PER A VIANANTS I BICICLETA

**ESCALA**

Xarxa de Referència  
250 x 250 m

