

# Pla de mobilitat urbana d'Olesa de Montserrat

Document I. Memòria



Març de 2013



**Diputació  
Barcelona**

Àrea de Territori i Sostenibilitat  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat  
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local



**Ajuntament  
d'Olesa de Montserrat**  
Baix Llobregat- Barcelona

**C I N E S I**

CONSULTORIA DE TRANSPORT

# CRÈDITS

## Direcció facultativa

### Diputació de Barcelona

**Paloma Sánchez-Contador Escudero**

Enginyera de Camins, Canals i Ports  
Cap de l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

**Hugo Moreno Moreno**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques  
Cap de la Subsecció de Mobilitat i Seguretat Viària  
Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

**Mercè Taberna Torres**

Enginyera de Camins, Canals i Ports  
Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària  
Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local

### Ajuntament d'Els Aiguers de Montserrat

**Santiago Haro**

Sotsinspector en Cap de la Policia Local

**Antonio Lázaro**

Sergent de la Policia Local

**Ferran Saló i Bru**

Arquitecte Cap

**Pascual Del Río**

Enginyer

**Pedro Chumbo**

Tècnic de Medi Ambient

**Anna Parera**

Cap d'Àrea de Participació

**Pedro Guardeso**

Tècnic AODL del Projecte de barris

**Maica Ribas i Blasco**

Responsable del Projecte de barris

## **Equip redactor**

### **CINESI, SL È Consultoria de transport**

#### **Francesc Xandri González**

Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

#### **Josep Enric Garcia Alemany**

Enginyer de Camins, Canals i Ports

#### **Mònica Reyes Galdón**

Llicenciada en Economia

#### **Júlia Gilavert Margalef**

Enginyera Tècnica d'Obres Públiques

#### **Ferran Xumetra Subirana**

Llicenciat en Geografia

# ÍNDEX GENERAL

## **DOCUMENT I. MEMÒRIA**

DOCUMENT II. PROGRAMA D'ACTUACIONS

DOCUMENT III. ANNEXOS

VOLUM I. PLÀNOLS

VOLUM II. ALTRES

DOCUMENT IV. SÍNTESI DEL PLA

DOCUMENT V. MEMÒRIA AMBIENTAL

# ÍNDEX DEL DOCUMENT

|   |           |
|---|-----------|
| <b>DOCUMENT I. MEMÒRIA</b>  | <b>8</b>  |
| <b>1. INTRODUCCIÓ</b>   | <b>9</b>  |
| 1.1. Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat                 | 9         |
| 1.2. Antecedents  | 9         |
| 1.3. Objectius de l'estudi  | 9         |
| 1.4. Principis directors de la planificació de la mobilitat               | 9         |
| 1.4.1. Competitivitat   | 10        |
| 1.4.2. Integració social  | 11        |
| 1.4.3. Qualitat de vida   | 11        |
| 1.4.4. Salut  | 12        |
| 1.4.5. Seguretat  | 12        |
| 1.4.6. Sostenibilitat   | 13        |
| 1.5. Metodologia de redacció. Fases                                       | 13        |
| <b>2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC</b>                             | <b>16</b> |
| 2.1. Situació geogràfica  | 16        |
| 2.2. Estructura territorial   | 17        |
| 2.3. Anàlisi econòmic   | 21        |
| 2.4. Evolució de la població. Distribució per barris                      | 22        |
| 2.5. Piràmide demogràfica   | 25        |
| 2.6. Centres d'atracció i generació de viatges                            | 27        |
| 2.7. Dades de motorització  | 28        |
| <b>3. ANÀLISI DE L'OFERTA</b>   | <b>30</b> |
| 3.1. Planejament vigent   | 30        |
| 3.2. Xarxa de vianants  | 34        |
| 3.2.1. Carrers de vianants i de prioritat invertida d'Olesa de Montserrat | 35        |
| 3.2.2. Anàlisi de les amplades de les voreres                             | 38        |
| 3.2.3. Camí escolar   | 39        |
| 3.2.4. Accessibilitat   | 40        |
| 3.3. Xarxa de ciclistes   | 45        |
| 3.3.1. Estacionament de bicicletes  | 46        |
| 3.4. Xarxa de transport públic  | 47        |
| 3.4.1. Transport públic urbà  | 47        |
| 3.4.2. Ferrocarril  | 58        |
| 3.4.3. Transport públic interurbà per carretera                           | 62        |
| 3.4.4. Aeri   | 65        |
| 3.4.5. Taxi   | 66        |
| 3.5. Xarxa de vehicles privats motoritzats                                | 68        |
| 3.5.1. Xarxa viària d'accés a la ciutat                                   | 68        |

|   |            |
|---|------------|
| 3.5.2. Xarxa viària principal de la ciutat .....                      | 69         |
| 3.6. Aparcament .....   | 73         |
| 3.6.1. Aparcament lliure.....   | 75         |
| 3.6.2. Aparcament regulat .....                                       | 76         |
| 3.6.3. Aparcament soterrat de pagament .....                          | 80         |
| 3.6.4. Aparcament al Nucli Antic.....                                 | 80         |
| <b>4. ANÀLISI DE LA DEMANDA .....</b>                                 | <b>83</b>  |
| 4.1. Mobilitat global.....  | 83         |
| 4.1.1. Mobilitat global de residents.....                             | 83         |
| 4.1.2. Mobilitat global de no residents .....                         | 100        |
| 4.1.3. Síntesi de la mobilitat global. Residents + no residents ..... | 104        |
| 4.1.4. Anàlisi de fluxos.....   | 106        |
| 4.2. Demanda a peu .....  | 111        |
| 4.2.1. Aforaments de vianants .....                                   | 111        |
| 4.3. Demanda en transport públic.....                                 | 113        |
| 4.3.1. Transport urbà.....  | 113        |
| 4.3.2. Transport públic interurbà en ferrocarril .....                | 114        |
| 4.3.3. Transport públic interurbà per carretera.....                  | 115        |
| 4.4. Demanda en vehicle privat motoritzat .....                       | 116        |
| 4.5. Aparcament .....   | 127        |
| 4.5.1. Aparcament residencial.....                                    | 127        |
| 4.5.2. Aparcament de rotació.....                                     | 128        |
| 4.5.3. Transport de mercaderies i logística.....                      | 133        |
| <b>5. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT .....</b>              | <b>135</b> |
| 5.1. Caracterització del sistema actual de mobilitat .....            | 135        |
| 5.1.1. Mobilitat a peu .....  | 135        |
| 5.1.2. Mobilitat en bicicleta .....                                   | 135        |
| 5.1.3. Mobilitat en transport col·lectiu.....                         | 136        |
| 5.1.4. Mobilitat en vehicle motoritzat privat.....                    | 136        |
| 5.1.5. Model d'aparcament .....                                       | 138        |
| 5.2. Seguretat viària.....  | 141        |
| <b>6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT .....</b>                              | <b>145</b> |
| 6.1. Diagnosi de la situació actual .....                             | 145        |
| 6.1.1. Mobilitat a peu .....  | 145        |
| 6.1.2. Mobilitat en bicicleta .....                                   | 147        |
| 6.1.3. Mobilitat en transport col·lectiu.....                         | 148        |
| 6.1.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat.....                    | 149        |
| 6.1.5. Aparcament.....  | 150        |
| 6.1.6. Seguretat viària .....   | 150        |
| <b>7. OBJECTIUS I ESCENARIS .....</b>                                 | <b>153</b> |
| 7.1. Establiment d'objectius.....                                     | 153        |
| 7.2. Escenaris de mobilitat .....                                     | 155        |
| 7.2.1. Escenari actual (2010) .....                                   | 156        |

|  |            |
|--|------------|
| 7.2.2. Escenaris tendencials (2018 i 2024) ..... | 157        |
| 7.2.3. Escenaris objectiu (2018 i 2024) .....    | 170        |
| <b>8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ .....</b>             | <b>179</b> |
| 8.1. Índex de propostes.....                     | 179        |
| 8.2. Breu resum de les propostes .....           | 181        |
| 8.2.1. Vianants .....                            | 181        |
| 8.2.2. Bicicletes.....                           | 182        |
| 8.2.3. Transport públic.....                     | 182        |
| 8.2.4. Transport privat .....                    | 183        |
| 8.2.5. Aparcament.....                           | 183        |
| 8.2.6. Mercaderies i productes.....              | 184        |
| 8.2.7. Informació, formació i implicació.....    | 185        |
| 8.2.8. Seguretat viària .....                    | 185        |
| 8.2.9. Contaminació acústica i atmosfèrica.....  | 185        |
| 8.2.10. Accessibilitat.....                      | 186        |
| <b>9. INDICADORS DE SEGUIMENT .....</b>          | <b>187</b> |

## DOCUMENT I. MEMÒRIA



# 1. INTRODUCCIÓ

## 1.1. Justificació de la redacció de l'estudi de mobilitat

La redacció del Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa (PMU) s'emmarca dins de la Llei 9/2003 de 13 de juny, de la mobilitat i de les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). La Llei 9/2003 desplega un conjunt d'instruments de planificació de la mobilitat aplicables a diferents escales geogràfiques que, en l'àmbit local, correspon a l'elaboració dels plans de mobilitat urbana. Té per objecte establir els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies. Es dirigeix a la sostenibilitat i la seguretat i vol determinar els instruments necessaris perquè la societat assoleixi aquests objectius garantint a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles.

## 1.2. Antecedents

L'Ajuntament d'Olesa de Montserrat va engegar l'any 2003 un debat per la millora de la mobilitat i la seguretat vial al municipi en el marc del *Projecte de circulació i mobilitat d'Olesa de Montserrat*.

Aquestes experiències es van dur a terme mitjançant processos participatius que van afavorir la intervenció dels sectors i agents més vinculats a cada barri (veïns, associacions, etc.) en el disseny de les accions que s'havien de prendre.

## 1.3. Objectius de l'estudi

L'objecte del Pla de Mobilitat (PMU) és la configuració de les estratègies de mobilitat sostenible al municipi d'Olesa de Montserrat.

Per dur a terme aquesta finalitat, s'analitzaran l'accessibilitat i la mobilitat de les persones (a peu, en bicicleta i en vehicle privat), el trànsit i la seguretat viària, el transport públic de viatgers (col·lectiu i servei de taxi), els aparcaments, el consum energètic i les emissions associades dels vehicles, a l'escenari actual.

Es definirà un model futur de mobilitat sostenible, basat en la qualitat de vida, la integració social, un desenvolupament econòmic sostenible i en la minimització dels consums energètics del conjunt del sistema de transport.

## 1.4. Principis directors de la planificació de la mobilitat

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis, els objectius i els altres requisits específics que han de desenvolupar els corresponents instruments de planificació de la mobilitat i, entre aquests, els plans de mobilitat urbana.

El propòsit bàsic de la Llei 9/2003 es pot resumir com la determinació de millorar l'accessibilitat i minimitzar els impactes negatius del transport.

En un sentit més ampli, la Llei 9/2003 dibuixa les línies mestres d'una estratègia que respon als principis següents:

- |                      |                   |
|----------------------|-------------------|
| a) Competitivitat    | d) Salut          |
| b) Integració social | e) Seguretat      |
| c) Qualitat de vida  | f) Sostenibilitat |

Aquests sis elements agrupen tot allò que la mobilitat i el transport poden aportar o sostreure a la societat. En el Pla de Mobilitat Urbana de l'Àrea de Montserrat s'hauran d'establir aquelles mesures que, segons la configuració actual, maximitzen el saldo positiu d'aquest balanç i, per tant:

- a) Configuren un model de transport més eficient per a millorar la competitivitat del sistema productiu.
- b) Augmenten la integració social tot aportant una accessibilitat més universal.
- c) Incrementen la qualitat de vida dels ciutadans.
- d) No comprometen les condicions de salut dels ciutadans.
- e) Aporten més seguretat en els desplaçaments.
- f) Estableixen unes pautes de mobilitat més sostenibles.

#### 1.4.1. Competitivitat

La competitivitat del sistema productiu està molt vinculada a l'existència d'un sistema de transport eficient, és a dir, que aporti la màxima funcionalitat amb el menor cost global (individual + social) possible. Com a element fonamental de suport del sistema productiu, el transport ha de permetre:

Distribuir eficaçment les matèries primeres i manufacturades, en un temps i uns preus raonables.

Accedir als centres de treball amb la menor incertesa possible i en unes condicions de seguretat acceptables, tenint en compte la pèrdua de productivitat derivada dels accidents in itinere.

Al conjunt de Catalunya hi ha dos factors que en l'actualitat posen de manifest que el sistema de transport no disposa d'una organització prou eficient per a implantar-lo com l'element potenciador de la competitivitat que hauria de ser:

- La congestió habitual dels principals corredors viaris i accessos als nuclis urbans, la qual cosa provoca un increment notable del temps exigut per als desplaçaments.
- El fet que el preu del transport (és a dir, el cost individual) estigui bastant per sota del seu cost real (el cost global), com han posat de manifest els estudis recents en la matèria, de manera que no s'estimula la reducció dels costos diferits a la societat.

Tots dos factors són esmentats també al Llibre blanc del transport de la Unió Europea com a principals amenaces a la competitivitat dels sectors econòmics dependents del transport.

En aquest sentit, la utilització del preu del transport com a instrument per a modular la demanda del sistema ha de permetre incrementar l'eficiència, a més d'intervenir sobre l'equilibri entre funcionalitat i cost:

- Un sistema de transport excessivament barat incentiva que se'n faci un ús indiscriminat (ineficient) i dona peu als episodis recurrents de congestió, és a dir, a una pèrdua de funcionalitat que al seu torn reverteix en el balanç de costos de tots els usuaris.
- I a l'oposat, un preu massa elevat restringeix el nombre d'usuaris que poden accedir al sistema de tal manera que no se'n profita la capacitat.

### 1.4.2. Integració social

Quan l'accessibilitat no és universal esdevé un element generador d'exclusió social. Aquells ciutadans que, per motius diversos, tenen dificultats per desplaçar-se pel territori veuen reduïdes les seves possibilitats de desenvolupament personal, social i laboral. Aquesta incidència la pateixen especialment les persones de mobilitat reduïda, és a dir, aquelles que per motius de salut tenen una dificultat addicional per poder desplaçar-se autònomament.

Però al mateix temps hi ha diferències entre territoris en la dotació de serveis de transport col·lectiu, que és el mode de transport amb un accés més universal. En aquells indrets on l'oferta és escassa, el fenomen d'exclusió generat tendeix a concentrar-se sobre els sectors socials de menys renda a causa de la dificultat particular que tenen per disposar de vehicle privat, de manera que s'accentuen encara més els fenòmens de divergència social.

A més de les conseqüències personals i socials, la manca d'accessibilitat té efectes negatius sobre la competitivitat del sistema productiu per dos mecanismes diferents:

- redueix el mercat laboral tant dels treballadors com de les empreses i limita alhora la possibilitat d'ajustar òptimament els perfils dels treballadors i els llocs de treball.
- comporta un increment de la despesa pública en protecció social que cal revertir amb els corresponents instruments fiscals.

Cal vetllar, doncs, perquè l'accessibilitat no esdevingui un factor d'exclusió social, cosa que implica prioritzar les actuacions per a millorar l'abast i el servei dels modes de transport d'accés més universal, i evitar al mateix temps les redistribucions de renda regressives en l'assignació de recursos als diferents modes de transport i territoris. En particular, cal posar un especial èmfasi en la idea d'universalitzar l'accés al treball com a principal mecanisme d'integració en la societat moderna.

### 1.4.3. Qualitat de vida

El sistema de transport és un element que tant pot aportar com sostreure allò que coneixem com a qualitat de vida:

- D'una banda, habilita la possibilitat de desplaçar-se i, per tant, de dur a terme totes aquelles activitats que els ciutadans necessiten o volen fer. Desplaçar-se és un fet quotidià per als ciutadans (i també un dret) però no és una finalitat en si mateix (tret de casos molt particulars), sinó una activitat *point-to-point* entre altres que realment es vol dur a terme. Així, s'espera realitzar els desplaçaments de la forma més ràpida i còmoda possible i, al mateix temps, amb una incertesa mínima, és a dir, tenint la seguretat que els serveis de transport funcionen de la manera prevista: en termes d'horaris, freqüència, seguretat, etc.
- D'altra banda, les infraestructures i els serveis de transport generen un important impacte en la qualitat de l'entorn i el paisatge: fraccionen el territori i acoten la disponibilitat d'espais lliures per a l'ús social. Però aquesta degradació també es produeix en les àrees pròpiament

urbanes, principalment a causa del soroll i altres elements contaminants. Aquests impactes negatius afecten tots els ciutadans, amb independència que siguin o no usuaris del mitjà de transport que els origina.

Tot el que s'ha exposat comporta que la planificació dels sistemes de transport consideri simultàniament els impactes positius i negatius. Si només s'atén a un dels dos tipus d'impacte, les demandes per a la seva millora tendeixen a esdevenir infinites. La contraposició de tots dos aspectes ha de permetre assolir un punt d'equilibri socialment acceptable, i això comporta indefugiblement enfortir la participació, el diàleg i el consens de tots els sectors socials implicats.

#### 1.4.4. Salut

El funcionament dels mitjans de transport motoritzats produeix emissions gasoses i sonores que poden ser nocives per a la salut. Encara que les persones afectades per malalties imputables a la contaminació generada pel transport no sempre puguin percebre una relació directa amb la causa, es calcula que aquestes malalties poden tenir un impacte equiparable al que causen els accidents viaris.

Els perjudicis que causen en la salut i el benestar de les persones i, de retruc, en la productivitat de les empreses, així com la pressió més gran sobre el sistema sanitari que se'n deriva, fan necessari abordar la reducció de les emissions del transport. En línia amb aquest propòsit, pot ser útil l'aplicació d'instruments econòmics que, d'una banda, estimulin la compra de vehicles amb menor poder contaminant i, de l'altra, permetin la internalització dels costos socials i ambientals esmentats.

També cal tenir present l'efecte positiu sobre la salut que es deriva de caminar i utilitzar la bicicleta i, per tant, la conveniència de estimular-ne l'ús mitjançant la dotació de xarxes d'itineraris segurs per a vianants i ciclistes.

#### 1.4.5. Seguretat

Els accidents de trànsit són avui dia un cost social de primer ordre. La reducció de l'accidentalitat ha esdevingut una línia d'acció prioritària, tal com es fa palès en el Pla de seguretat viària de Catalunya i en el Llibre blanc del transport de la Unió Europea, on es marca l'objectiu de aconseguir una reducció del 50% del nombre de víctimes d'accidents de trànsit en el període 2001-2010.

El nombre d'accidents imputables a un mitjà de transport és directament proporcional al nombre d'usuaris-quilòmetre, mentre que la gravetat dels accidents és inversament proporcional a la velocitat. Aquesta constatació perfila les dues línies d'acció possibles per a reduir l'accidentalitat dels mitjans de transport:

- La primera implica el traspass de desplaçaments cap a mitjans amb una menor accidentalitat, o sigui, cap al transport col·lectiu i els mitjans no motoritzats.
- La segona es fonamenta en l'adequació de la velocitat i la millora de les condicions de seguretat intrínseques de cada mitjà i de aquells punts on conflueixen els diferents mitjans. Consisteix principalment a eliminar els punts negres del sistema viari, a segregar i prioritzar l'espai dels diferents mitjans on els usos conflueixen, a incrementar la tasca pedagògica sobre els usuaris, a enfortir el sistema preventiu i sancionador dels infractors i a introduir noves tecnologies per a la seguretat.

### 1.4.6. Sostenibilitat

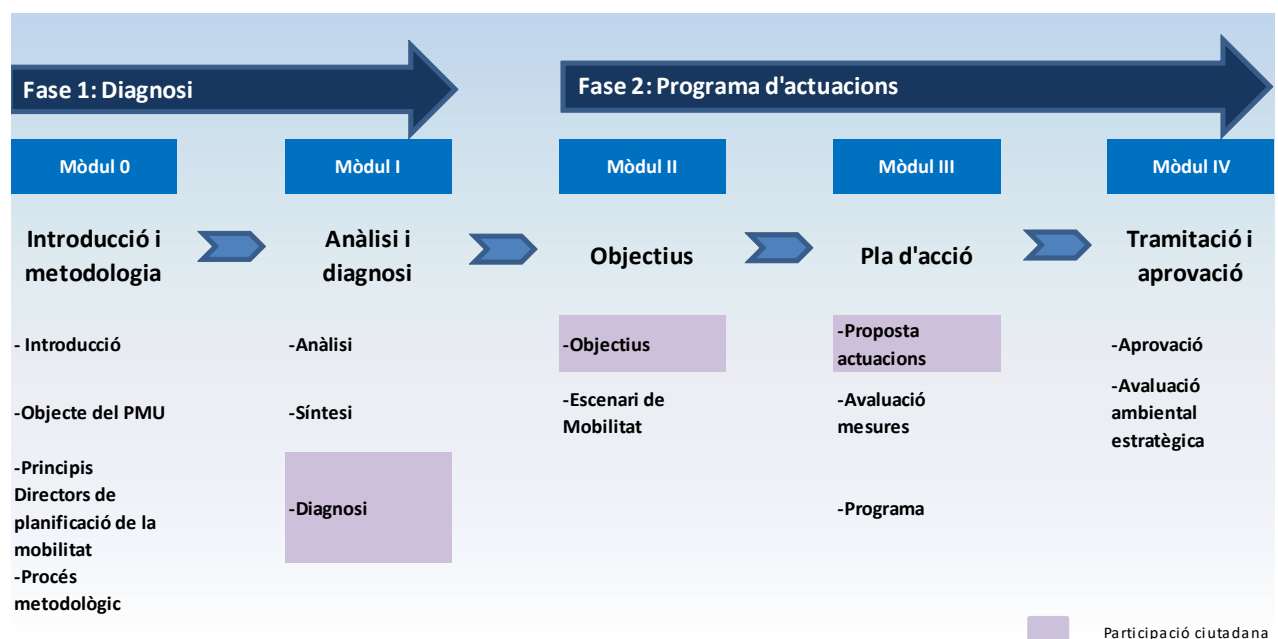
Els criteris de sostenibilitat són integrats pel Llibre blanc del transport de la UE en què s'emfasitza la necessitat de aconseguir que el creixement de l'economia es desacobli de l'increment paral·lel dels fluxos del transport que actualment s'experimenta. Això permetria assolir un sistema de transport més eficient, és a dir, que impulsi més treball per unitat d'extracció de recursos i deposició de contaminants materials i energètics. Al mateix temps, aquest desacoblament aporta al teixit productiu un avantatge competitiu en vista d'un escenari econòmic proper marcat per l'increment dels costos del transport.

En el marc d'aquest principi també s'han d'incloure els objectius de reducció d'emissions d'efecte hivernacle establerts al Protocol de Kyoto, que en el cas espanyol suposen un increment d'aquestes emissions del 15% respecte del valor de 1990 per al període 2008-2012. Tanmateix, la tendència actual apunta que aquest lílindar se superarà àmpliament si no s'apliquen les mesures adients.

Per a convergir cap als objectius apuntats i per a assolir, per tant, una equitat intergeneracional, és necessari prioritzar l'ús dels modes de transport de menys intensitat energètica, menys emissió de contaminants i menys ocupació de territori.

## 1.5. Metodologia de redacció. Fases

La elaboració del PMU d'Olesa de Montserrat segueix el procés metodològic descrit en el quadre següent. D'acord amb la Llei 9/2003 en aquest procés la participació ciutadana ha de quedar garantida.



El procés de elaboració del PMU d'Olesa de Montserrat se estructura en dues fases i cinc mòduls. A continuació s'exposa la naturalesa i els continguts d'aquests.

### MÒDUL 0. INTRODUCCIÓ I METODOLOGIA

Es tracta del present document que enceta el pla mitjançant una introducció en la qual es justifica la necessitat de dur a terme el pla i on s'exposa el procés metodològic a seguir.

## MÒDUL I. ANÀLISI I DIAGNOSI

Comprèn totes aquelles primeres tasques que tenen com a finalitat l'obtenció, l'anàlisi i el debat ciutadà de la informació rellevant per a conèixer suficientment l'estat de la mobilitat en el municipi. Aquest mòdul engloba els següents apartats:

- Anàlisi de la mobilitat

Recull el conjunt de dades disponibles en l'àmbit del pla que puguin ser rellevants per al coneixement de l'estat actual de la mobilitat i l'establiment de tendències de futur. Concretament, aquestes dades han de permetre caracteritzar la configuració territorial, els patrons de mobilitat dels ciutadans, l'oferta d'infraestructures i serveis i les externalitats socials i ambientals del transport.

- Síntesi

Resumeix de forma breu i entenedora la informació més rellevant de l'etapa anterior, amb l'objectiu de facilitar-ne l'anàlisi per part de les entitats que participin en l'elaboració del pla.

- Diagnosi de la mobilitat

Aquesta etapa consisteix a fer sessions de debat amb les entitats que participen en l'elaboració del pla. La seva finalitat és obtenir una valoració comuna sobre l'estat actual de la mobilitat i les tendències de futur.

## MÒDUL II. OBJECTIUS

En aquesta segona fase del procés es tracta de concretar i adaptar els objectius del PMU a la realitat del municipi de l'aleshores de Montserrat a partir de les conclusions de la diagnosi de mobilitat. Mitjançant la participació de les entitats participants a la Taula de la Mobilitat s'aprovaran aquests objectius per crear el pacte per la mobilitat, d'acord amb les directrius nacionals de mobilitat.

Tot seguit, a partir dels objectius elaborats, es configurarà l'escenari de mobilitat que se'n deriva mitjançant l'establiment dels valors en els indicadors del pla de mobilitat.

## MÒDUL III. PLA D'ACCIÓ

Consisteix a proposar mesures en consonància amb els objectius i el corresponent escenari de mobilitat. Aquesta etapa comptarà amb la participació de les entitats involucrades en el procés, a les quals es demanarà que proposin les mesures adients.

Se seleccionaran les mesures que comptin amb una avaluació favorable, s'establirà una prioritització i es programaran temporalment en funció de les assignacions pressupostàries i altres criteris d'oportunitat.

## MÒDUL IV. APROVACIÓ I TRAMITACIÓ

D'acord amb la Llei 9/2006, de 28 d'abril, sobre l'avaluació dels efectes de determinats plans i programes sobre el medi ambient, els Plans de mobilitat urbana queden sotmesos a un procés d'avaluació ambiental que ha de contenir les fases i requisits que amb caràcter de legislació

bàsica s'estableixen en els seus articles 1 a 15. Un procediment que comprèn les següents actuacions:

- La elaboració d'un informe de sostenibilitat ambiental
- La celebració de consultes
- La elaboració de la memòria ambiental
- La consideració de l'informe de sostenibilitat ambiental, del resultat de les consultes i de la memòria ambiental en la presa de decisions.
- La publicitat de la informació sobre l'aprovació del pla.

Aquest mòdul, per tant, serà un recull dels documents necessaris (informe de sostenibilitat ambiental, memòria ambiental....) per complir amb els requisits exigits per la nova Llei 9/2006 sobre l'avaluació ambiental estratègica.

## 2. ANÀLISI TERRITORIAL I SOCIOECONÒMIC

Per a l'anàlisi de la mobilitat del PMU és necessari centrar-se en els factors més determinants de la mobilitat com són el **context territorial en el qual s'emmarca el municipi, la seva estructura demogràfica i econòmica, la motorització i la mobilitat obligada**. Aquests elements són bàsics per a entendre la lògica de funcionament de la mobilitat interna i l'entorn que es genera a Olesa de Montserrat així com la seva evolució.

Tot i que l'àmbit territorial dels plans de mobilitat urbana és el municipi s'ha de tenir present però, que les causes i efectes de la mobilitat no es troben només en el marc del propi municipi sinó que sovint superen els límits administratius estrictament municipals.

### 2.1. Situació geogràfica

Olesa de Montserrat és un municipi situat a la capçalera del Baix Llobregat i a l'esquerra del riu que dona nom a aquesta comarca. Es troba a 20 km del monestir de Montserrat i a 30 km de Barcelona. La vila és a 124 metres sobre el nivell del mar i el punt més alt del terme és la Creu de Saba, al cim de Puigventós, a 594 metres d'altitud.

El seu terme municipal té una superfície de 16,75 km<sup>2</sup> dels quals 2,752 km<sup>2</sup> corresponen al sòl urbà i industrial. Limita al nord amb Vacarisses, a l'est amb Viladecavalls a l'oest amb el riu Llobregat i Esparreguera i al sud amb el terme municipal d'Abrera.



Fig. 1. Situació geogràfica del municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: Elaboració pròpia



## 2.2. Estructura territorial

Olesa de Montserrat és un municipi amb poques possibilitats d'expansió degut a barreres de diversa índole: al nord, el riu Llobregat, la serralada de Montserrat i el terme municipal d'Esparraguera tanquen el municipi; a l'est, hi ha la serralada de muntanyes que limiten amb el Vallès; al sud, el terme municipal d'Abrera i altra vegada el riu Llobregat acoten el seu perímetre.

En general, el terme municipal d'Olesa de Montserrat presenta una gran superfície de sòl no urbanitzable a causa de dues singularitats destacades:

- **El riu Llobregat:** la Mancomunitat de municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona va redactar el 2003 en conveni amb el Consell Comarcal del Baix Llobregat i la Diputació de Barcelona, el *Projecte marc de recuperació mediambiental de l'espai fluvial del Llobregat*, que inclou el pas del riu per Olesa de Montserrat. Aquest projecte pretén recollir les intervencions necessàries a efectuar en el conjunt dels marges i sistema fluvial del Llobregat per recobrar-lo com a espai natural i recuperar-lo per a l'ús d'oci dels ciutadans.
- **La serralada de Montserrat:** gran part del sòl no urbanitzable del terme municipal d'Olesa de Montserrat es troba inclòs en el *Pla Especial d'Interès Natural Muntanya de Montserrat*. Actualment hi ha un projecte de Decret per ampliació dels límits del PEIN, que inclouria part del sòl no urbanitzable fins al límit urbà nord d'Olesa de Montserrat.

Pel que fa al sòl urbà i urbanitzable d'Olesa de Montserrat, distingirem entre tres tipus d'usos: industrials, residencials i de serveis. La planificació urbanística actual contempla les següents superfícies:

| RESIDENCIAL                       |       |                            |       | INDUSTRIAL                      |       |                           |       | SEVEIS                          |       |                           |       |
|-----------------------------------|-------|----------------------------|-------|---------------------------------|-------|---------------------------|-------|---------------------------------|-------|---------------------------|-------|
| Executat                          | 77,6% | No executat                | 22,4% | Executat                        | 47,0% | No executat               | 53,0% | Executat                        | 30,1% | No executat               | 69,9% |
| 1.432.678,03 m <sup>2</sup>       |       | 413.701,065 m <sup>2</sup> |       | 333.544,06 m <sup>2</sup>       |       | 376.484,48 m <sup>2</sup> |       | 43.741,01 m <sup>2</sup>        |       | 101.607,91 m <sup>2</sup> |       |
| <b>1.846.379,09 m<sup>2</sup></b> |       |                            |       | <b>701.028,61 m<sup>2</sup></b> |       |                           |       | <b>145.348,92 m<sup>2</sup></b> |       |                           |       |

Taula 1. Distribució usos del sòl  
Font: Ajuntament d'Olesa de Montserrat 2010.

Els sòl destinat a les activitats de serveis pot tenir un ampli recorregut en el seu creixement ja que, al municipi, només s'ha executat un 30% de la superfície reservada a aquest ús. Paral·lelament, el sòl industrial també presenta un ampli potencial de creixement perquè només s'ha desenvolupat el 47% d'aquesta tipologia de sòl. En canvi, el sòl residencial executat representa gairebé el 80% del potencial total del Pla General vigent i per tant, les possibilitats de creixement d'aquest tipus de sòl són més acotades.

### Usos residencials

En el següent mapa s'identifica el règim d'ús del sòl previst en els sectors urbanísticament no consolidats:

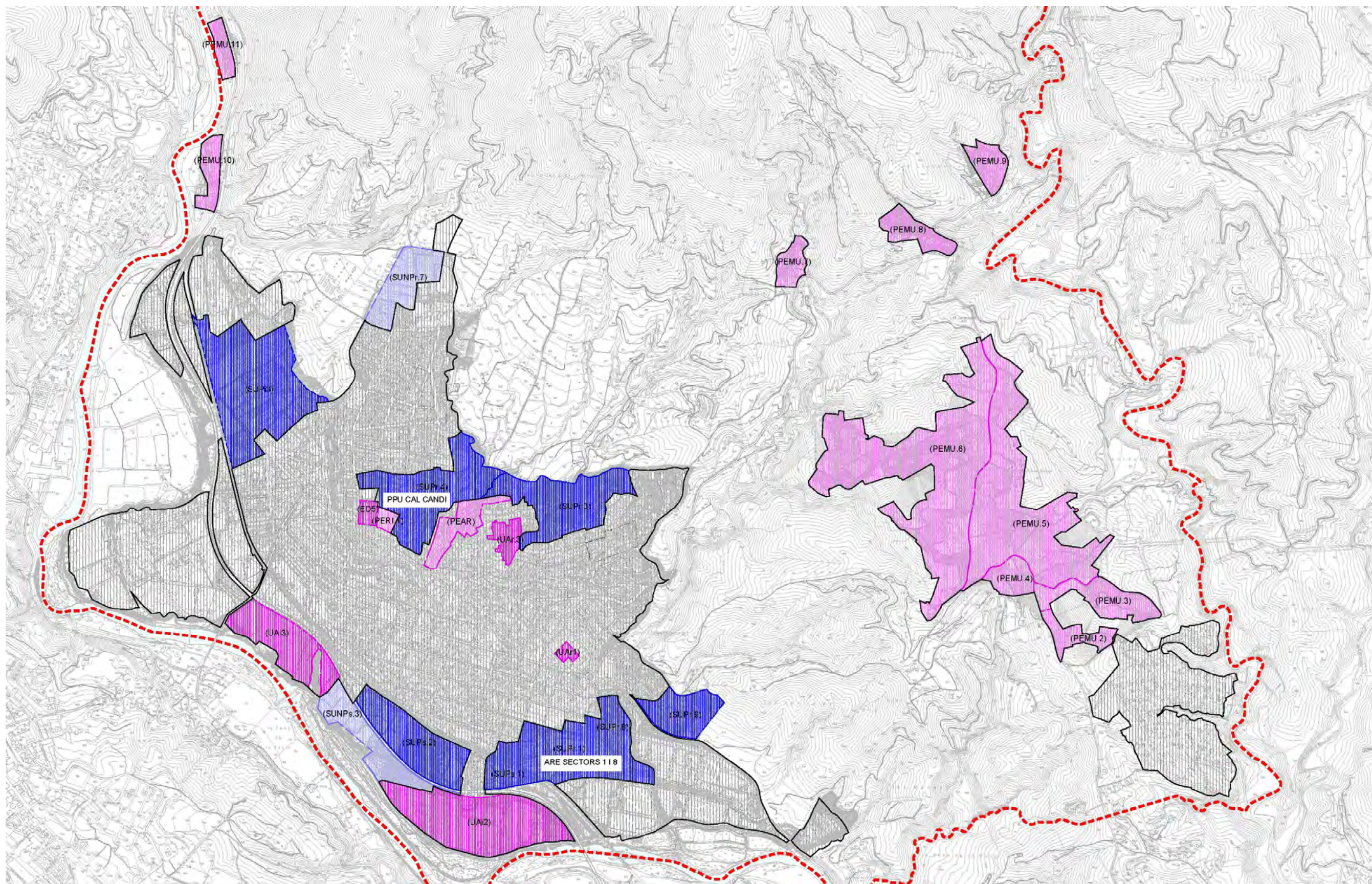


Fig. 2. Règim d'ús del sòl dels sectors de planejament urbanístic del municipi.  
Font: Ajuntament d'Olesa de Montserrat 2010.

Al mapa anterior trobem dos àmbits residencials amb planejament urbanístic sectorial ja aprovat i que es desenvoluparan urbanísticament en els propers anys:

| CLASSIFICACIÓ DEL SÒL |                                   |
|-----------------------|-----------------------------------|
|                       | SUC Sòl Urbà Consolidat           |
|                       | SNC Sòl urbà No Consolidat (PAU)  |
|                       | SNC Sòl urbà No Consolidat (PMU)  |
|                       | SUD Sòl Urbanitzable Delimitat    |
|                       | SND Sòl urbanitzable No Delimitat |
|                       | SNU Sòl No Urbanitzable           |

### ARE Sectors 1 i 8

L'àmbit de l'ARE sectors 1 i 8 d'Olesa de Montserrat inclou un entorn envoltat de sòls urbanitzats entre els quals hi ha el sector de serveis situat a l'altra banda de la via fèrria que ha de facilitar la connexió amb l'actual accés d'Olesa de Montserrat per la carretera C-55.

El sector limita pel nord amb l'exemple del municipi, teixit urbà al que ha de donar continuïtat. Per l'oest, limita amb el sector industrial de Can Singla. Al sud està delimitat per la reserva viària prevista per la variant de la carretera C-55 que unirà Martorell amb Manresa i a la vegada el separa del sector industrial Catex Vilapou. Finalment, per l'est limita amb una zona no desenvolupada situada entre les via fèrria i l'actual carretera C-55 que el Pla General vigent preveu destinar a serveis i que en l'actualitat està ocupada en part per petits tallers.



Fig. 3. Situació de l'ARE dels sectors 1 i 8.

Font: Pla Director Urbanístic de les Àrees de Residencials Estratègiques de l'àmbit del Baix Llobregat

El sector, amb una superfície total de **149.190 m<sup>2</sup>**, ha de constituir la nova façana sud-est d'Olesa de Montserrat.

### Pla parcial Can Candi

Aquest Pla Parcial desenvolupa el buit urbà existent entre el centre de la població i la urbanització de Les Planes. Paral·lelament, resol els passos sobre la riera de Can Llimona i preveu la continuació del Passeig Nord destinat a trànsit rodat, vianants i bicicletes.



Fig. 4. Situació del PPU Cal Candi.  
Font: Pla Parcial SUPr4 Cal CAndi

La seva superfície global és de **116.352 m<sup>2</sup>**.

### Usos industrials

Els polígons industrials que es troben instal·lats en diversos punts del territori, són pols que generen i atreuen viatges o desplaçaments diaris sobretot per motiu de treball. En alguns casos, depenent de les característiques o especialització d'aquestes zones industrials, es poden produir desplaçaments que no obligatòriament responen a un model de mobilitat obligada per motiu de treball. La tipologia més comuna de edificació és la de nau industrial.

A part de la trama residencial, a la perifèria del nucli urbà principal trobem una sèrie de polígons industrials. La industrialització data dels segles XVI i XVII; al darrer terç del segle XIX es va introduir el vapor i a 1880 ja hi havia 32 fàbriques de teixits, 4 de filatures i 6 de tints; l'arribada dels Ferrocarrils Catalans i l'electrificació va fer prosperar durant els anys 50 i 60 la indústria tradicional, però aquesta va ser afectada per la crisi del 75, provocant en molts casos el seu tancament. Durant els darrers 20 anys s'han introduït al municipi altres sectors de la producció, com el químic, el metal·lúrgic, el de l'alimentació i el de la decoració que s'han ubicat, sobretot, a l'entorn sud-oest del nucli urbà entre el riu Llobregat, el traçat de la carretera C-55, el dels Ferrocarrils de la Generalitat i el límit de la trama urbana residencial.

En el cas de la indústria també hi ha previstes algunes intervencions; està en estudi el desenvolupament del sector entre el barri residencial de Can Bernat i el polígon de la Kao Corporation, al nord del nucli urbà i l'entorn de la C-55, al sud-oest del municipi, on es preveu l'ús de serveis.

Dels polígons industrials existents només el de la Fou (oest del municipi, entre la C-55 i el riu) compta amb un itinerari accessible que el connecta amb la ciutat. La resta de zones industrials i el Cementiri requereixen d'actuacions per garantir l'accessibilitat a peu de persones amb mobilitat reduïda:

La connectivitat de la ciutat amb el Polígon industrial al sud de l'Estació (sud del municipi, entre la C-55 i el riu) requereix de la construcció d'un pas elevat sobre la via del ferrocarril i la C-55. La connectivitat accessible al polígon industrial contigu a l'escola d'adults (sud-oest del municipi, entre la C-55 i el riu) està garantida a través del Passeig del Progrés, que accedeix al pas inferior per a vianants que creua les vies, i aquest directament al camí que dona servei al polígon. El mateix pot dir-se de l'accessibilitat al polígon industrial de la carretera BV-1201, al que

s'accedeix a través del Camí de Vilapou i el carrer dels Tintorers, els quals presenten, com en el cas anterior, una escassa demanda de vehicles privats.

### 2.3. Anàlisi econòmic

Olesa de Montserrat es caracteritza per una especialització econòmica en el sector dels serveis, que és la principal font econòmica del municipi amb un 54,8% del valor afegit brut total (dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya corresponents a l'any 2006).

Si es compara el Valor Afegit Brut (VAB) per sectors d'Olesa de Montserrat amb el de Catalunya a l'any 2006, s'observen algunes diferències.

#### **Comparació de la distribució del VAB en els sectors d'activitat per Olesa de Montserrat i Catalunya (2006)**

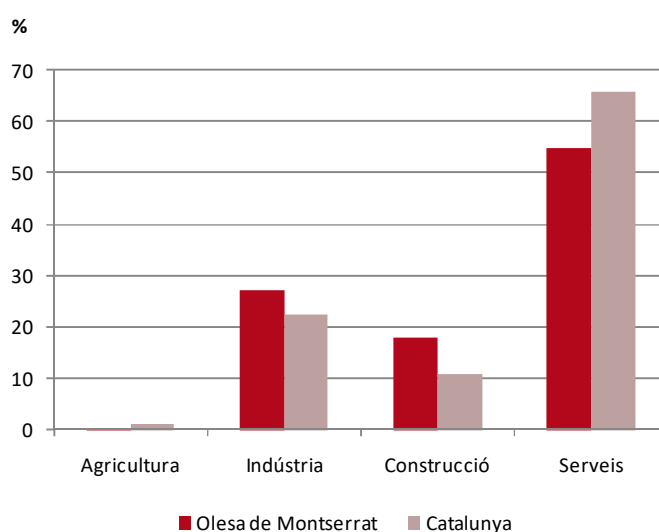


Fig. 5. Distribució del VAB per sectors d'activitat entre Olesa de Montserrat i Catalunya.  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'Idescat, 2006.

A Olesa de Montserrat s'identifiquen percentatges superiors únicament en els sectors de la indústria i la construcció.

La taula d'evolució del VAB entre els anys 2001 i 2006 exposada a continuació, mostra que en aquest període el sector secundari han experimentat un petit retrocés en benefici dels sectors més vinculats amb el turisme (la construcció i els serveis).

|                     |      | Valor Afegit Brut (%) |           |             |         |
|---------------------|------|-----------------------|-----------|-------------|---------|
|                     |      | Agricultura           | Indústria | Construcció | Serveis |
| Olesa de Montserrat | 2006 | 0,2                   | 27,3      | 17,7        | 54,8    |
|                     | 2001 | 0,1                   | 36,8      | 11,9        | 51,2    |

Taula 2. Evolució del VAB segons el sector d'activitat entre els anys 2001 i 2006.  
Font: Idescat.

L'evolució entre els anys 2001 i 2006 mostra que el sector primari, tot i el seu escàs pes en termes de VAB, ha estat el sector amb una major estabilitat durant aquest període.

Pel que fa a l'atur registrat sobre la població total, la tendència dels darrers 10 anys a Olesa de Montserrat ha estat ascendent superant el 7,5% el 2009.

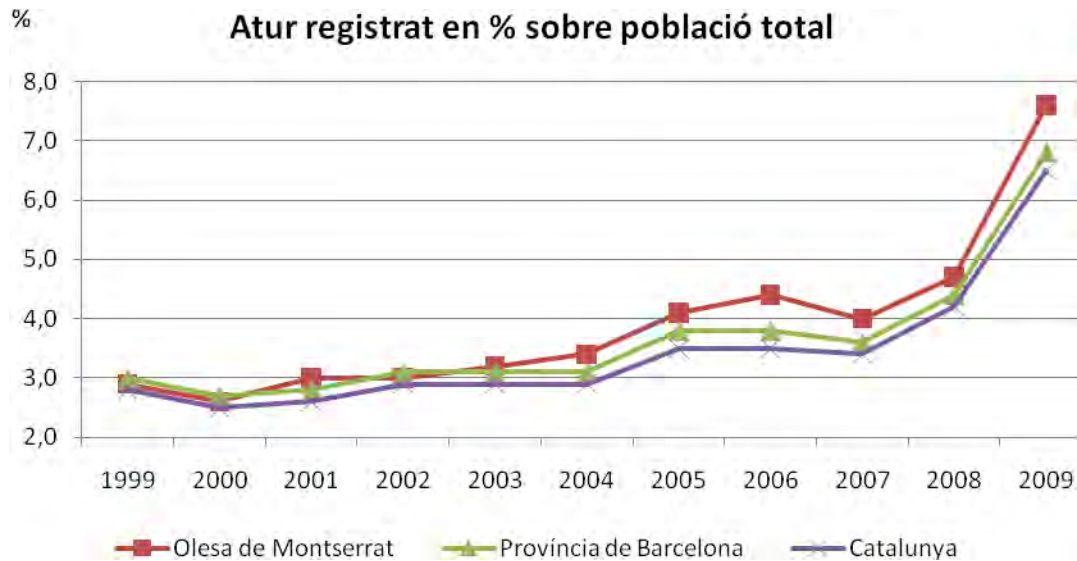


Fig. 6. Atur registrat sobre població total (període 1999-2009)  
Font: Anuario Económico de España 2010 - La Caixa

En la anterior figura s'observa que a Olesa de Montserrat l'atur registrat sobre la població total ha estat superior tant a la mitjana provincial com a la del Conjunt de Catalunya.

## 2.4. Evolució de la població. Distribució per barris

El municipi d'Olesa té una població de 23.301 habitants, segons les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya de l'any 2009. Es considera una ciutat mitjana dins de la comarca del Baix Llobregat, amb una població que representa gairebé el 3% del total comarcal.

| POBLACIÓ DELS PRINCIPALS MUNICIPIS DEL BAIX LLOBREGAT |                |                       |
|---|----------------|-----------------------|
| Municipi  | Població 2009  | % respecte la comarca |
| Cornellà de Llobregat                                 | 86.519         | 10,9%                 |
| Sant Boi de Llobregat                                 | 82.428         | 10,4%                 |
| Castelldefels   | 62.080         | 7,8%                  |
| Martorell   | 26.681         | 3,4%                  |
| Esparreguera  | 21.855         | 2,8%                  |
| Abrera  | 11.521         | 1,5%                  |
| <b>Olesa de Montserrat</b>                            | <b>23.301</b>  | <b>2,9%</b>           |
| <b>TOTAL BAIX LLOBREGAT</b>                           | <b>793.655</b> | <b>100,0%</b>         |

Taula 3. Font de les dades: Idescat.

L'evolució de la població d'Olesa durant els darrers 12 anys ha estat positiva amb un increment net absolut de gairebé 7.000 habitants. Cap període anual ha sofert un decreixement de la població.

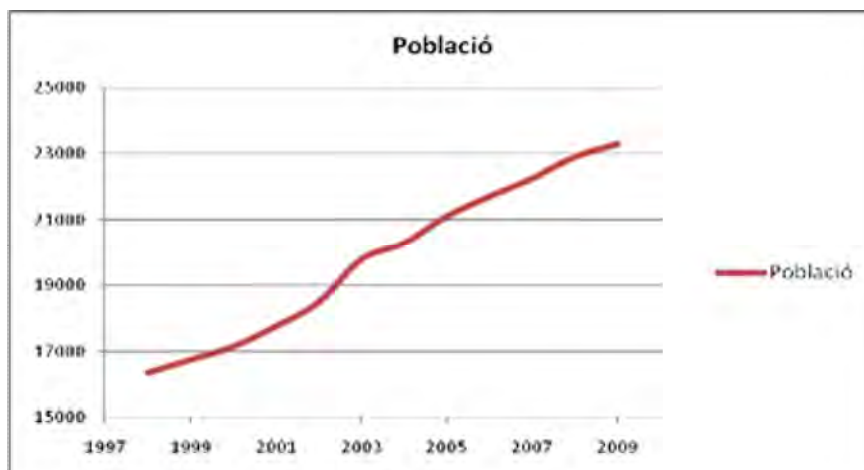


Fig. 7. Font de les dades: Idescat.

S'observa que durant el període 1999-2005, el ritme de creixement de la població va ser sensiblement superior al registrat entre els anys 2006 i 2009 (3,95% front al 2,5%, respectivament).

Entre els anys 2002 i 2003 es va produir el percentatge de creixement de la població més elevat dels darrer anys, amb una mitjana del 5,6%, passant de 17.768 habitants l'any 2001 a 19.800 l'any 2003.

| EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ D'OLESA      |          |                           |
|--------------------------------------|----------|---------------------------|
| Any                                  | Població | Var. resp. l'any anterior |
| 1999                                 | 16.750   | -                         |
| 2000                                 | 17.151   | 2,39%                     |
| 2001                                 | 17.768   | 3,60%                     |
| 2002                                 | 18.492   | 4,07%                     |
| 2003                                 | 19.800   | 7,07%                     |
| 2004                                 | 20.294   | 2,49%                     |
| 2005                                 | 21.114   | 4,04%                     |
| 2006                                 | 21.714   | 2,84%                     |
| 2007                                 | 22.257   | 2,50%                     |
| 2008                                 | 22.914   | 2,95%                     |
| 2009                                 | 23.301   | 1,69%                     |
| <b>Variació interanual 1999-2009</b> |          | <b>3,36%</b>              |

Taula 4. Font de les dades: elaboració pròpia, IDESCAT

A la taula següent s'observa la variació de la població dels principals municipis del Baix Llobregat.

| POBLACIÓ DELS PRINCIPALS MUNICIPIS DEL BAIX LLOBREGAT |               |               |                                 |
|---|---------------|---------------|---------------------------------|
| Municipi  | Població 2009 | Població 2008 | Variació respecte població 2008 |
| Cornellà de Llobregat                                 | 86.519        | 85.180        | 1,5%                            |
| Sant Boi de Llobregat                                 | 82.428        | 81.335        | 1,3%                            |
| Castelldefels   | 62.080        | 60.572        | 2,4%                            |
| Esplugues   | 46.862        | 46.586        | 0,6%                            |
| Gavà  | 45.994        | 45.190        | 1,7%                            |
| Sant Feliu de Llobregat                               | 42.919        | 42.698        | 0,5%                            |
| Sant Joan Despí                                       | 32.030        | 31.647        | 1,2%                            |
| <b>Olesa de Montserrat</b>                            | <b>23.301</b> | <b>22.914</b> | <b>1,6%</b>                     |

Taula 5. Font de les dades: elaboració pròpia, IDESCAT

El terme municipal d'Olesa té una superfície de 16,6 km<sup>2</sup> que, internament, es divideix en 1 districte i 9 seccions censals (la figura 8 mostra la delimitació de cada secció censal).

La taula següent mostra l'evolució de la població per seccions censals de la ciutat d'Olesa entre els anys 2004 i 2009.

| EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ D'OLESA PER SECCIONS CENSALS PERÍODE 2004 - 2009 |               |               |                       |
|--|---------------|---------------|-----------------------|
| Secció Censal  | Població 2004 | Població 2009 | Creixement interanual |
| 1  | 3.289         | 4.289         | 30,40%                |
| 2  | 2.342         | 2.243         | -4,23%                |
| 3  | 1.216         | 1.339         | 10,12%                |
| 4  | 1.961         | 2.094         | 6,78%                 |
| 5  | 2.885         | 3.555         | 23,22%                |
| 6  | 3.144         | 3.820         | 21,50%                |
| 7  | 1.849         | 1.900         | 2,76%                 |
| 8  | 2.057         | 2.386         | 15,99%                |
| 9  | 1.551         | 1.675         | 7,99%                 |
| <b>Total</b>   | <b>20.294</b> | <b>23.301</b> | <b>14,82%</b>         |

Taula 6. Font de dades: elaboració pròpia, INE i Ajuntament d'Olesa

S'observa com, en general, les seccions censals més centrals d'Olesa creixen en percentatge a un ritme més lent que les exteriors. Això és degut a que la trama urbana del centre de la vila està més consolidada i la ciutat s'està expandint ocupant àrees més allunyades del centre.

Les seccions censals 1, 5 i 6 són les que han augmentat més la seva població, amb un creixement de més del 20%. Totes tres seccions censals pertanyen a les zones més perifèriques d'Olesa, les àrees amb major marge de creixement i que representen l'extensió natural de la trama urbana dins del nucli. També cal destacar la taxa de la secció 8, d'un 15%. La resta de seccions censals més centrals han registrat increments sobre el 10% o inferiors, a excepció de la secció 2 que ha perdut població en els últims 5 anys, un 4%, .

La densitat de població d'Olesa l'any 2009 és de 1.401,1 hab./km<sup>2</sup>.



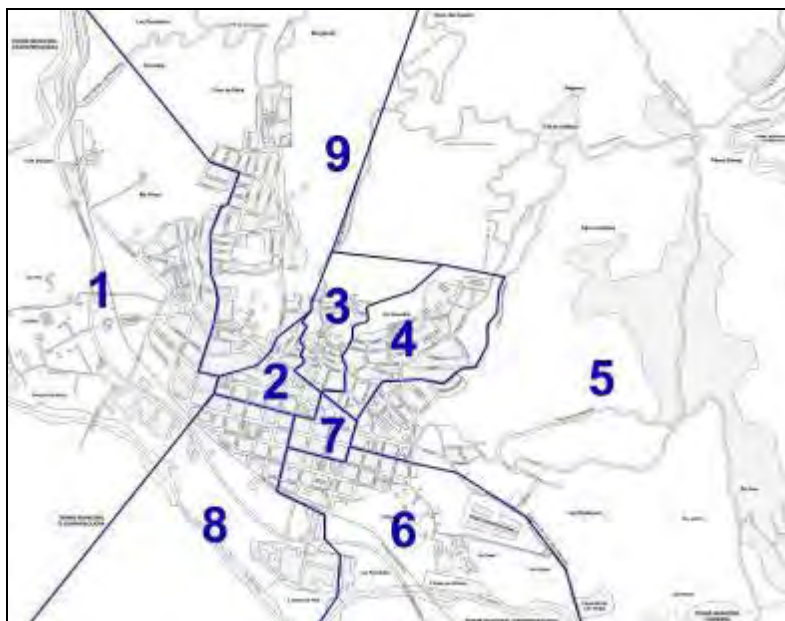


Fig. 8. Seccions censals d'Olesa. Any 2009.  
Font de dades: elaboració pròpia, ajuntament d'Olesa.

Les seccions centrals d'Olesa (2,3,4 i 7) han anat perdent pes poblacional respecte al conjunt de la ciutat durant els darrers 5 anys.

| EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ DE LES SECCIONS CENSALS CENTRALS D'OLESA PERÍODE 2004 - 2009 |                               |               |                              |               |
|--|-------------------------------|---------------|------------------------------|---------------|
| Any  | Seccions centrals (2,3,4 i 7) |               | Resta seccions (1,5,6,8 i 9) |               |
|  | Població                      | % sobre total | Població                     | % sobre total |
| 2004   | 7.368                         | 36,3%         | 12.926                       | 63,7%         |
| 2008   | 7.576                         | 32,5%         | 15.725                       | 67,5%         |

Taula 7. Font de dades: elaboració pròpia, INE i Ajuntament d'Olesa.

## 2.5. Piràmide demogràfica

La piràmide de dades d'Olesa de Montserrat mostra la estructura tradicional dels països desenvolupats i amb un cert grau de envelliment, amb una base estreta (baixa natalitat) i una esperança de vida elevada. La amplada màxima de la piràmide es registra als grups de edat corresponents a la franja de entre els 30 i els 39 anys, tant en el cas dels homes com en el de les dones.

A continuació es mostra la piràmide de dades d'Olesa corresponent a l'any 2009 en comparació amb el resultat de la mitjana de Catalunya.

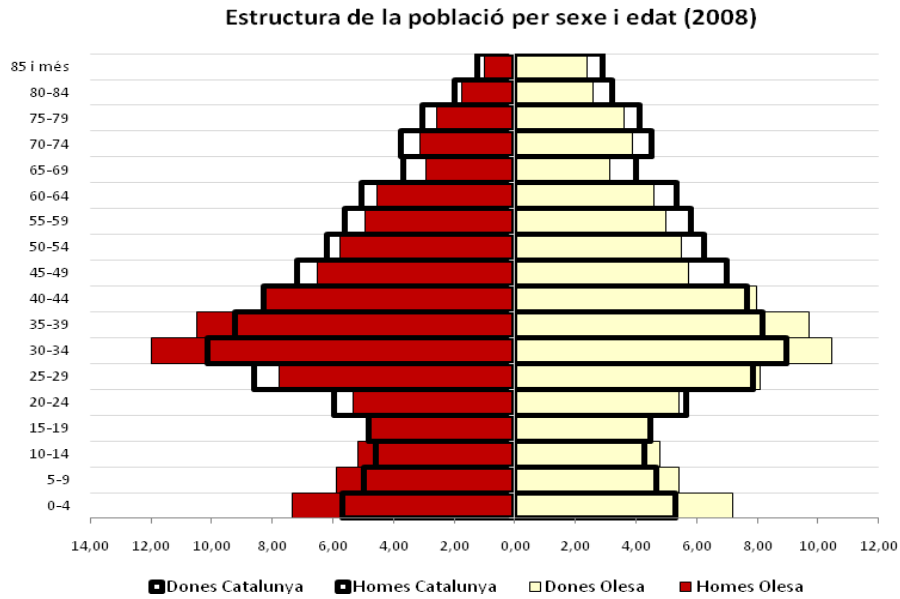


Fig. 9. Estructura de la població per sexe i edat (2009).  
Font de les dades: elaboració pròpia, IDESCAT.

Al gràfic anterior s'observa també un revifament dels naixements (base de la piràmide) en els grups d'edat compresos entre els 0 i els 9 anys que en el futur podria indicar l'inici d'una inversió de la tendència seguida durant períodes anteriors.

En comparació amb la mitjana catalana s'observa com Olesa compta amb una població més jove (el percentatge d'homes i dones en grups d'edat de 0 a 19 anys és superior al del conjunt de Catalunya, com també els de entre 30 i 44 anys) i menys envellida (el grups d'edat a partir de 45 anys en endavant són menys nombrosos que la mitjana catalana, sobretot al grup femení).

### Estructura de població de la secció censal 3 d'Olesa de Montserrat:

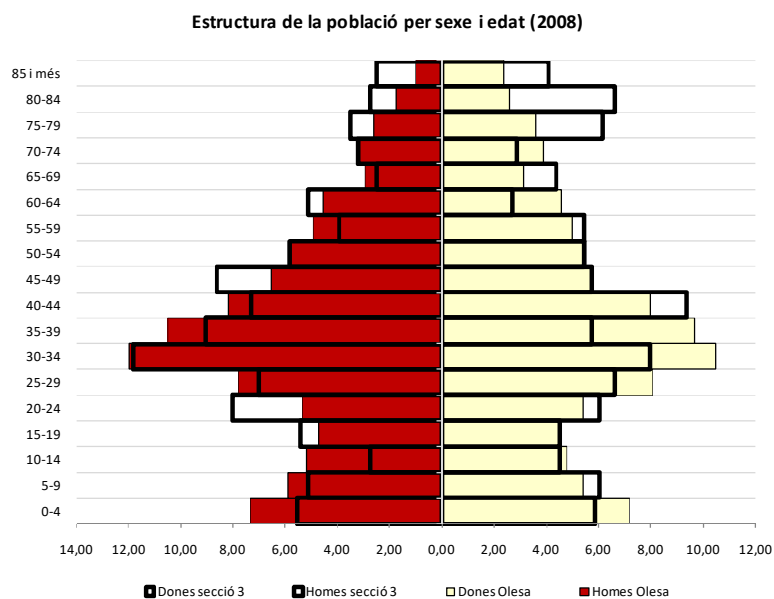


Fig. 10. Estructura de la població per sexe i edat (2008).  
Font de les dades: elaboració pròpia, INE.

La secció censal 3 d'Olesa és la que engloba la major part del casc històric del municipi. Si es compara la piràmide de dades de aquesta secció amb la de tot el conjunt del municipi s'observa que la població és molt més envellida a la secció censal 3.

Els grups de dades entre 0 i 15 anys són considerablement més reduïts a la piràmide de la secció. Contràriament, i sobretot en el cas de les dones, la població de 70 anys en endavant de la secció censal duplica la mitjana municipal.

## 2.6. Centres d'atracció i generació de viatges

Les zones amb major capacitat d'atracció i generació de viatges es troben al centre urbà d'Olesa de Montserrat, on es concentren la majoria d'equipaments d'ús urbà i que engloben els centres sanitaris, centres educatius, mercat i en general equipaments destinats a la població del municipi.

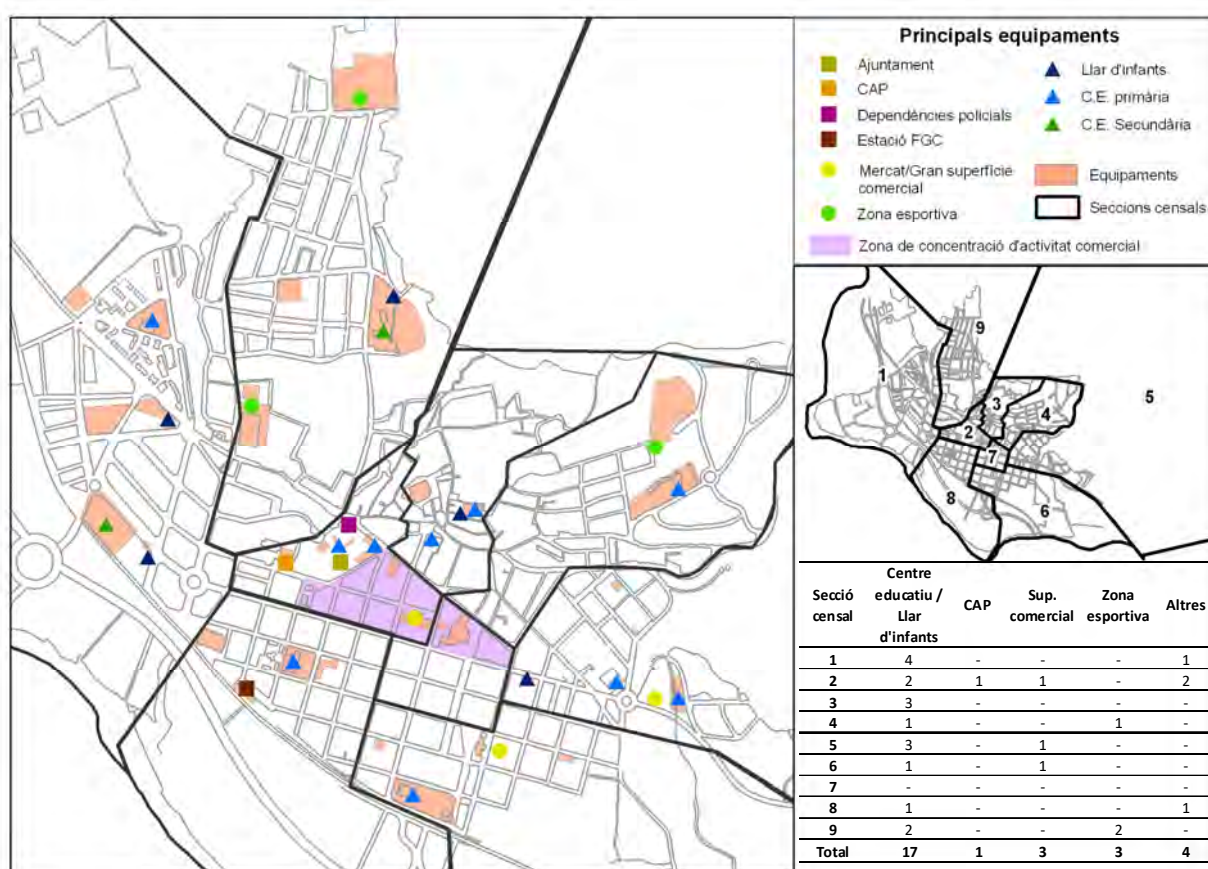


Fig. 11. Localització dels principals equipaments urbans d'Olesa de Montserrat  
Font: elaboració pròpia

Centres sanitaris: Olesa de Montserrat disposa d'un Centre d'Atenció Primària (CAP).

Centres educatius: el municipi compta amb 13 centres escolars dirigits als alumnes de 0 a 18 anys. Es distribueixen de la manera següent:

|                   |        |
|-------------------|--------|
| 4 llars d'infants | 4 CEIP |
| 3 col·legis       | 2 IES  |

A més, compta amb una escola d'adults, una escola d'arts i oficis i una escola de música.

Centres esportius: Olesa de Montserrat disposa d'una sèrie d'entitats i d'equipaments on es poden practicar diferents activitats esportives. Són les següents:

- Pavelló Poliesportiu Salvador Boada
- Pavelló CB Olesa (bàsquet)
- Camp de futbol Les Planes
- Piscines municipals
- Club de Tennis Olesa
- Tir amb arc Olesa
- Pista d'atletisme

Altres serveis: destaquen els següents equipaments:

- Dependències policia local
- El Mercat Municipal, així com un mercat ambulant el divendres
- Estació de FGC

## 2.7. Dades de motorització

L'índex de motorització és un dels principals indicadors per avaluar la disponibilitat del vehicle privat en un àmbit determinat. Es tracta d'un índex que relaciona el parc de vehicles i la població resident d'un municipi i s'expressa en nombre de vehicles per cada 1.000 habitants. Conèixer aquest indicador és important ateses les conseqüències derivades de l'excessiva presència del vehicle privat a les ciutats: problemes de circulació, estacionament, congestió, pol·lució...

El municipi d'Olesa de Montserrat compta amb un parc mòbil de 13.894 vehicles . segons dades de l'Idescat a l'any 2009 . la qual cosa equival a **un índex de motorització de 596 vehicles per cada 1.000 habitants**. L'índex es troba per sota de la mitjana catalana que, en el mateix any, es va situar en els 668 veh./1.000 habitants.

En l'evolució de l'índex de motorització d'Olesa de Montserrat destaca principalment el creixement exponencial que s'ha produït a finals dels 90, essent l'any 2007 el que registra el valor màxim d'un índex de motorització fins l'actualitat, amb 609 veh./1.000 habitants.

El gruix del parc està format principalment pels turismes que representen el 73% del total.

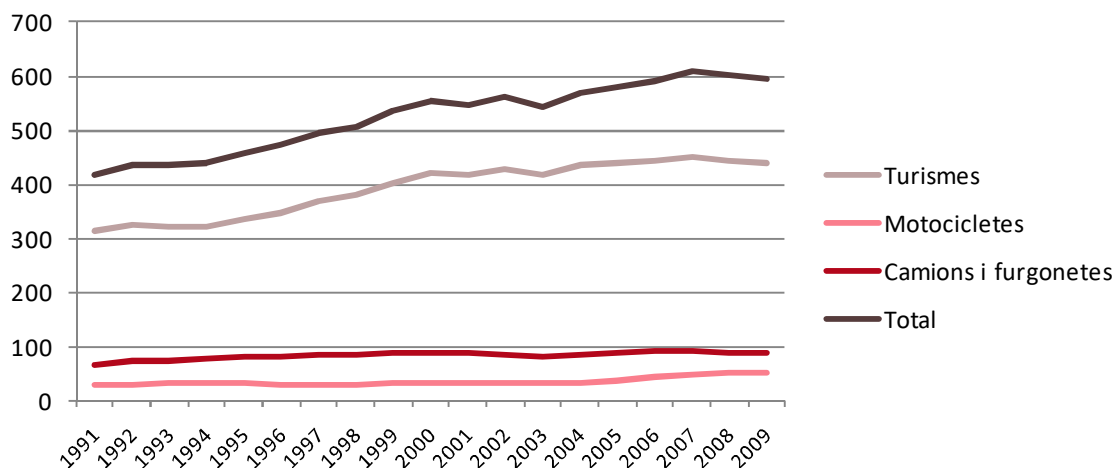
**Evolució de l'índex de motorització**

Fig. 12. Evolució de l'índex de motorització d'Olesa de Montserrat segons la tipologia de vehicle (1991-2009).  
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de Idescat.

La taula següent permet comparar el parc de vehicles per tipus entre Olesa de Montserrat, la comarca del Baix Llobregat i Catalunya.

L'índex de motorització mitjà d'Olesa de Montserrat es troba per sota del de Catalunya i el del Baix Llobregat. Si es compara segons el tipus de vehicle, tant el Baix Llobregat com la mitjana de Catalunya tenen un índex de motorització més alt que Olesa de Montserrat en turismes, motocicletes, camions i furgonetes.

| <b>Índex de motorització per tipologia de vehicle a l'any 2009</b> |                 |                     |                             |              |
|--|-----------------|---------------------|-----------------------------|--------------|
|  | <b>Turismes</b> | <b>Motocicletes</b> | <b>Camions i Furgonetes</b> | <b>Total</b> |
| <b>Olesa de Montserrat</b>   | 438,95          | 52,01               | 87,08                       | 596,28       |
| <b>Baix Llobregat</b>  | 446,63          | 74,51               | 89,22                       | 638,93       |
| <b>Catalunya</b>   | 447,69          | 86,35               | 108,7                       | 668,07       |

Taula 8. Comparació de l'índex de motorització segons el tipus de vehicle  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de Idescat 2009.

## 3. ANÀLISI DE L'OFERTA

### 3.1. Planejament vigent

Durant les darreres dècades, el creixement del parc automobilístic i la dispersió d'activitat i població en el territori han definit un patró de mobilitat basat en l'ús massiu del vehicle privat que es caracteritza pels enormes costos econòmics, socials i ambientals que provoca al conjunt de la societat. Els impactes d'aquest patró, que cal superar, són ben amplis: elevada ocupació de l'espai públic, alt consum de recursos energètics, fortes emissions de contaminants a l'atmosfera, difícil integració social de les persones que no tenen accés al vehicle privat, etc.

Per tal de canviar aquest patró de mobilitat, la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, estableix els principis i objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de persones i del transport de mercaderies orientada a la seguretat i a la sostenibilitat, i determina els instruments de planificació i de gestió necessaris per assolir els objectius del nou model de mobilitat.

En aquest apartat es descriuen els plans o programes el desenvolupament que, seguint les directrius de la legislació vigent pugui alterar o afectar en forma significativa la mobilitat d'Olesa de Montserrat.

#### Plans sectorials

- *Pla d'infraestructures de Transport de Catalunya (PITC)*: té com a objectiu definir de manera integrada la xarxa d'infraestructures viàries, ferroviàries i logístiques necessàries per a Catalunya amb l'horitzó temporal de l'any 2026.
- Les propostes del PITC en l'àmbit metropolità de Barcelona se subordinen a les concrecions que es realitzin en el Pla Territorial Metropolità, el Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana i la previsió del Pla Director d'infraestructures. En qualsevol cas, no estableix propostes dins el mateix terme municipal d'Olesa de Montserrat.
- *Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC)*: defineix les directrius i les línies d'actuació per als propers anys en relació amb l'oferta dels serveis de transport públic a Catalunya i la gestió del conjunt del sistema.

En aquest cas proposa el desdoblament de la via a la línia Llobregat . Anoia entre la Plaça Espanya i Olesa de Montserrat, permetent millorar les freqüències de parada i la capacitat del corredor.

- *Pla Estratègic de la Bicicleta a Catalunya*: planteja la necessitat infraestructures per a bicicletes d'abast interurbà tot i que no contempla cap infraestructura ciclista a Olesa de Montserrat.

#### Plans territorials i altres plans estratègics

- *Pla Territorial Parcial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (PTPAMB)*: estableix les determinacions que han de ser respectades i desenvolupades per les actuacions territorials, en especial les urbanístiques, les d'infraestructures de mobilitat, i les derivades de les

polítiques de protecció i foment del patrimoni ambiental, cultural, social i econòmic del seu àmbit d'influència.



Fig. 13. Xarxa ferroviària proposada a l'entorn d'Olesa de Montserrat pel PTMB  
Font: PTMB

Pel que fa a la xarxa ferroviària, el *PTMB* no preveu noves infraestructures al terme municipal, però sí en proposa algunes properes i de gran importància.

- La connexió amb l'Eix Transversal Ferroviari (que connecta amb la xarxa d'altres prestacions a Martorell per poder arribar a Barcelona) i la línia de mercaderies Tarragona-Castellbisbal, amb variant a Martorell.
- El pas de la nova línia orbital ferroviària, que permetrà unir les ciutats de l'arc metropolità i que passa pel municipi veí d'Esparreguera.

Quant a la xarxa viària el Pla proposa vies suburbanes de connexió entre Martorell, Abrera, Olesa i Esparreguera. En termes generals, les actuacions a l'entorn de Martorell van destinades a situar el ferrocarril en una posició central i treure el viari de gran capacitat a l'exterior del sistema. Així mateix, també proposa el vial de connexió de la C-55 amb la Ronda del Vallès (variant de Can Singla).



Fig. 14. Xarxa viària proposada a l'entorn d'Olesa de Montserrat pel PTMB  
Font: PTMB

- *Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona (pdM)*: planifica la mobilitat a la Regió tenint present tots els modes de transport, els passatgers i mercaderies, i pretén fomentar els desplaçaments amb modes de transport no motoritzat.

A banda de les directrius que estableix el pdM, estableix altres condicionants a tenir en compte: caracteritza el telefèric d'Olesa de Montserrat a Esparreguera com a un sistema ferroviari que proporciona un servei complementari i proposa la creació de xarxes per a vianants i bicicletes a l'estació de FGC i els polígons de Catex-Molí i la Flora.

- *Directrius Nacionals de Mobilitat*: aprovades pel Decret 362/2006, de 6 d'octubre, estableixen una estratègia fonamentada en un total de 28 directrius que han d'orientar els instruments de planificació i les actuacions que tinguin incidència en matèria de mobilitat:
  - Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials.
  - Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic.
  - Integrar la xarxa de transport públic dins el sistema intermodal de transport.
  - Millorar la qualitat, fiabilitat i la seguretat del transport públic de superfície.
  - Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic.
  - Augmentar l'àrea d'influència dels aeroports de Catalunya i complementar una oferta atractiva de destinacions amb les adequades connexions amb la xarxa ferroviària de alta velocitat.
  - Fomentar l'accés en transport públic als aeroports de Catalunya.
  - Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenible.
  - Establir mesures que garanteixin la traçabilitat i la qualitat del servei de mercaderies.



- Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb altres alternatives menys sostenibles.
  - Racionalitzar l'ús del vehicles privat en els desplaçaments urbans i metropolitans.
  - Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-se al Pla de Seguretat Viària.
  - Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes.
  - Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura en relació amb la mobilitat sostenible i segura.
  - Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans.
  - Dotar el sistema logístic de Catalunya d'una xarxa ferroviària adequada per a mercaderies com a mode alternatiu al transport per carretera.
  - Dotar Catalunya d'un sistema de plataformes logístiques intermodals adaptades a les necessitats dels àmbits territorials.
  - Assegurar un nivell mínim de servei a les vies interurbanes de la xarxa viària de Catalunya.
  - Promoure infraestructures logístiques per racionalitzar i optimitzar el sistema de transport de mercaderies per carretera..
  - Dotar el sistema aeroportuari català de les infraestructures per a la càrrega aèria adaptades als requeriments de producció i consum de Catalunya.
  - Millorar les infraestructures i la qualitat dels serveis portuaris i assegurar l'adequada connexió modal.
  - Potenciar el transport marítim de curta distància.
  - Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.
  - Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats.
  - Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, considerant l'accés en transport públic a les àrees allunyades dels àmbits urbans.
  - Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació general del transport urbà i en les normatives locals específiques.
  - Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat a Catalunya.
  - Promoure la participació pública i la gestió integrada de la mobilitat a Catalunya.
- *Pla de l'Energia 2006-2012*: va ser aprovat per la Generalitat en data onze d'octubre de 2005. El 2009 aquest pla va ser objecte d'una revisió per actualitzar les estratègies i continguts del mateix, i alhora fer una nova anàlisi de la perspectiva energètica de Catalunya per l'horitzó 2030. S'inclou més informació del Pla al document V del PMU, apartat 3.13.
  - *Pla de mitigació del canvi climàtic 2008:2012*: aprovat el 30 de setembre de 2008, tracta el canvi climàtic d'una manera coordinada i integrada. Es tracta d'un pla transversal que té per missió la coordinació, el seguiment i l'impuls de polítiques, plans, actuacions i projectes sectorials que tinguin un impacte directe i sinèrgic en la reducció d'emissions. Per assolir aquesta missió, el Pla català es concreta en tres objectius: reducció d'emissions en els sectors difusos (on s'inclou la mobilitat), suport a les empreses dels sectors incorporats al mercat de dret d'emissions i accions transversals per a la mitigació. S'inclou més informació del Pla al document V del PMU, apartat 3.11.

- *Pla de millora de la qualitat de l'aire:* El resultat de l'avaluació de la qualitat de l'aire a Catalunya d'acord amb els criteris europeus és que cal disminuir els nivells mesurats respecte als contaminants diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM<sub>10</sub>) en determinats municipis. Per poder complir els objectius europeus de qualitat de l'aire, el Govern va aprovar, mitjançant un Decret, el Pla d'actuació 2007-2009 per a la millora de la qualitat de l'aire als municipis que van ser declarats zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric, corresponents a 40 localitats de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat. El Govern, però, va acordar prorrogar-lo fins a la implementació del pla 2011-2015 amb mesures adequades a la nova situació econòmica, tecnològica i de diagnòsi de la qualitat de l'aire. S'adjou més informació del Pla al document V del PMU, apartat 3.12.

### Plans d'àmbit municipal amb rellevància sobre la planificació de la mobilitat

- *Auditoria ambiental 2001:* en començar el nou segle va realitzar-se a Olesa de Montserrat l'Agenda 21 local, que incloïa com a principal eina una Auditoria Ambiental del municipi. Composada de cinc documents i annexos l'auditoria va realitzar, de forma participada, una diagnòsi ambiental de la ciutat en base a l'anàlisi d'aspectes estructurals i vectors ambientals i va establir un Pla d'acció compostat per 5 línies estratègiques, 18 programes d'actuació i 62 accions per tal de corregir o minimitzar les diferents incidències ambientals diagnosticades. L'horitzó final del pla va fixar-se en 2011.
- *Estudi de mobilitat d'Olesa de Montserrat:* l'any 2005 l'Ajuntament va realitzar un estudi de mobilitat on es va realitzar una diagnòsi de la mobilitat al municipi, sense definir-hi cap pla d'acció per corregir les deficiències detectades o orientar la mobilitat a modes més sostenibles.
- *Projecte d'intervenció Integral del Nucli Antic de 2008. El Projecte d' "intervenció integral al Nucli Antic d'Olesa de Montserrat és un estudi que parteix d'una problemàtica concreta detectada al barri i que analitza i proposa accions de millora per a la recuperació del barri en els àmbits d'infraestructures, urbanisme, edificacions i serveis ,amb l'objectiu de modernitzar el barri i frenar la seva degradació. Les actuacions proposades han estat executades (o es troben en procés d'execució) per la Llei de Barris de la Generalitat.*
- *Estudi d'accessió a les urbanitzacions del Baix Llobregat de 2011.* Elaborat per l'Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local de la Diputació de Barcelona, l'estudi diagnòstic i proposa accions de millora de l'accessibilitat en modes sostenibles a les urbanitzacions de la comarca.
- *Mapes de soroll i de capacitat acústica del municipi d'Olesa de Montserrat:* elaborats en 2010 per l'Ajuntament, comprenen la totalitat dels carrers consolidats del municipi en dia feiner, excloent les zones que en el moment de l'elaboració del treball de camp es trobaven en remodelació. El mapa de soroll és l'eina bàsica per emprendre accions en matèria de contaminació acústica.

## 3.2. Xarxa de vianants

En base als coneixements de la direcció d'estudi i el treball de camp realitzat per l'equip consultor s'han definit els itineraris principals per vianants de la ciutat (veure figura 15), que són aquells que canalitzen els majors fluxos de desplaçaments a peu del municipi i connecten els diferents barris de la ciutat amb els principals equipaments i centres generadors de mobilitat.

L'estat de les voreres, el tipus de paviment, la seva accessibilitat i la amplada de les mateixes, han de presentar un nivell òptim per tal de garantir la seguretat viària en els desplaçaments a peu per l'interior de la ciutat.

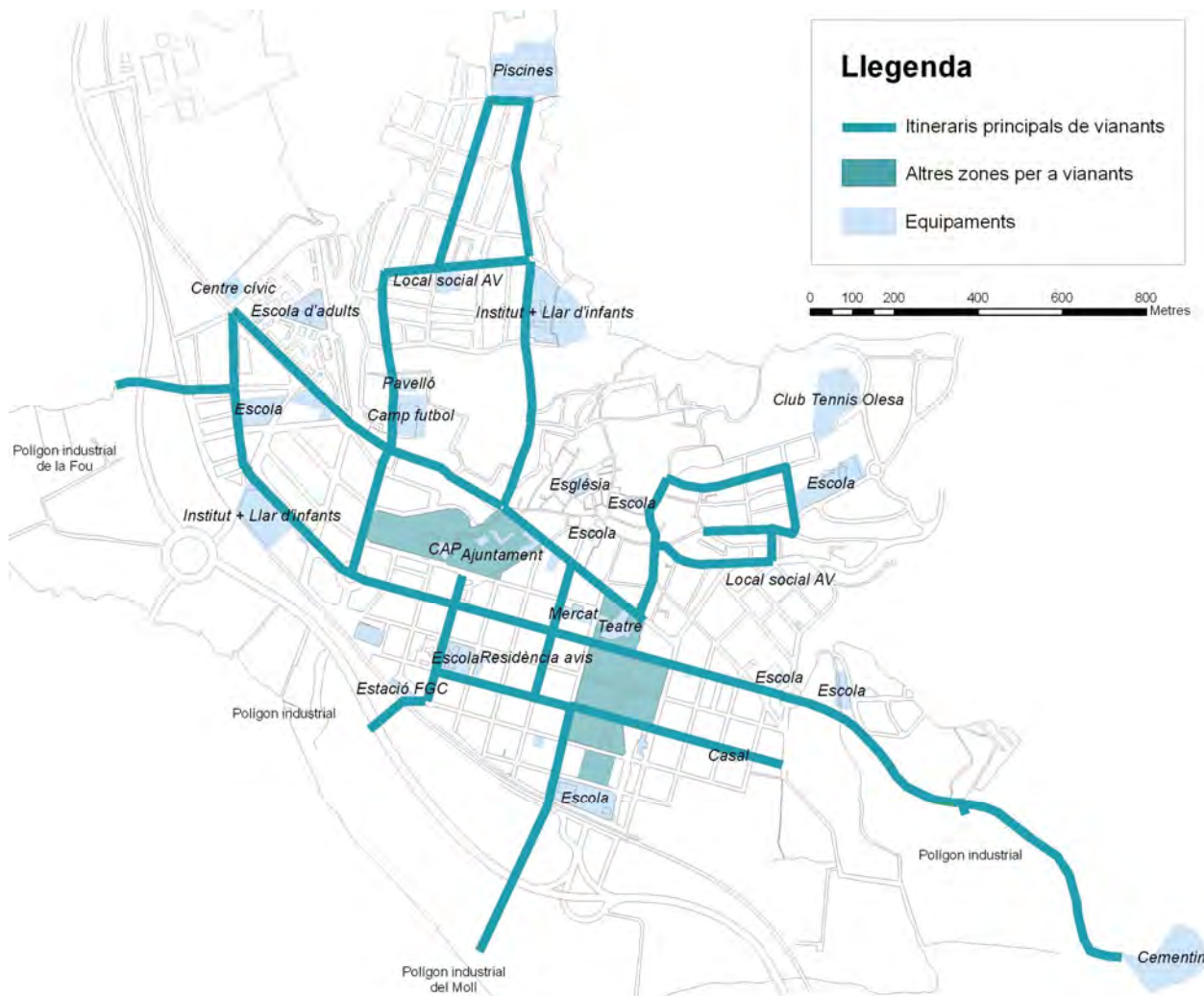


Fig. 15. Itineraris principals de vianants analitzats i centres generadors de mobilitat. Font: elaboració pròpia

Es pot dir que a part del municipi la convivència entre els vianants i el vehicle privat és bona als carrers amb voreres i guals adaptats, però hi ha sensació de perill quan hi ha vehicles circulant per la zona del municipi on hi ha implantats trams de plataforma única.

També cal destacar que algunes zones del municipi no faciliten el desplaçament a peu, ja que el pendent és elevat o l'estat del paviment no presenta una idoneïtat positiva. És el cas de algun dels trams del nucli antic que seran analitzats als següents punts.

### 3.2.1. Carrers de vianants i de prioritat invertida d'Olesa de Montserrat

#### Carrers de vianants

Existeixen diversos carrers de prioritari per a vianants, tot i permetre l'entrada de alguns vehicles de veïns, càrrega i descàrrega de mercaderies, emergències i serveis sanitaris. Els més freqüentats per la població són el carrer de Salvador Casas, el carrer d'Alfons Sala i la plaça de les Fonts, que enllacen directament amb el carrer Anselm Clavé, centre comercial i de serveis de

la ciutat. Aquests carrers concentren un nombre destacable d'establiments comercials de planta baixa.

S'ha de tenir en compte que gran part del nucli antic presenta unes característiques de carrers estrets, que han anat evolucionant cap a carrers d'un sol nivell, restringint molt l'accés de vehicles i trànsit al seu interior. És el cas del carrer de la Senyora i el carrer de la Mercè, on en algun tram l'amplada supera de poc els 2 metres.



Fig. 16. Plataforma única del carrer de la Mercè. Font: elaboració pròpia

### Carrers amb plataforma única

A Olesa de Montserrat hi ha entorn de 1.300 metres de carrers amb plataforma única amb una amplada mitjana de 4,3 metres. La màxima amplada és de 31 metres i la trobem a la Plaça de les Fonts; la mínima és de 2 metres localitzada al carrer de la Mercè i als carrers que donen accés a la Plaça Nova des del carrer Ample.

De tots els carrers de plataforma única, incloent els de prioritat invertida i exclusius de vianants, els vuit carrers més llargs són els carrers d'Alfons Sala, Salvador Casas, Ample, Creu Real, Santa Oliva, Altures, i també els carrers de la Senyora i de la Mercè. Tots aquests vials estan inclosos dins del nucli històric de la ciutat.

El carrer de més longitud és el carrer de la Santa Oliva amb 266 metres, seguit del carrer Altures amb 178 metres. Els carrers Ample i Salvador Casas tenen uns 140 metres. La resta es troben a l'entorn de 100 metres.

L'amplada mitjana d'aquest tipus de carrer es de 4,7 metres oscil·lant entre els 2,2 i els 8,5 m. A continuació es mostra una taula on es mostren els 8 carrers de plataforma única més llargs, mostrant l'amplada mínima que presenten:

| Nom de carrer     | Amplada vorera (m) | Longitud (m) |
|-------------------|--------------------|--------------|
| C/ Santa Oliva    | 3,9                | 266          |
| C/ Altures        | 5,1                | 178          |
| C/ Ample          | 3,8                | 142          |
| C/ Salvador Casas | 6,7                | 136          |
| C/ de la Senyora  | 3,2                | 102          |
| C/ de la Mercè    | 2,2                | 90           |
| C/ Creu Real      | 3,8                | 89           |
| C/ d'Alfons Sala  | 8,5                | 82           |

Fig. 17. Carrers més llargs de plataforma única. Font de les dades: elaboració pròpia.



Fig. 18. Plataforma única del c/ Ample. Font: elaboració pròpia

Per tal de percebre millor la localització i la quantitat de carrers existents amb plataforma única, s'ha elaborat el mapa corresponent a la *figura 19*, on hi apareixen tant els trams existents com els previstos al municipi.

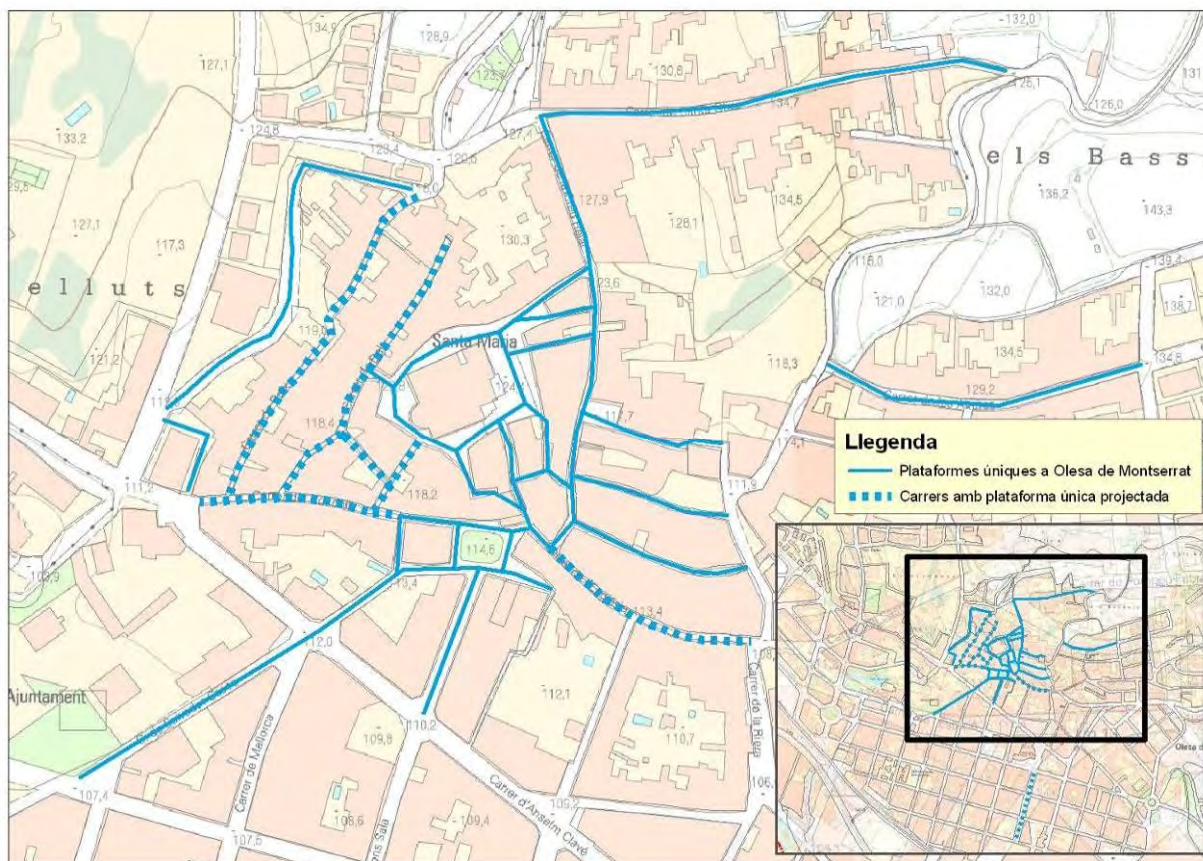


Fig. 19. Trams amb plataforma única existent i prevista. Font: elaboració pròpia

S'observa com la major part dels carrers de plataforma única es troben localitzats al centre del Nucli Antic. Per altra banda, també s'observa que els carrers on està prevista la implantació d'aquest tipus de secció viària tenen la vocació de complementar l'actual xarxa.

L'única actuació prevista fora del Nucli Antic és la de la Rambla de Catalunya, on està hi ha voluntat d'arranjant les voreres laterals del vial i adequar a un mateix nivell totes les calçades d'aquest eix.

Actualment, segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, la estratègia que se segueix a l'hora de canviar la configuració dels carrers i passar-los a plataforma única, és convertir aquells més estrets, amb amplades inferiors a 5,80 metres. Al Nucli Antic d'Olesa hi ha algun carrer d'aquestes característiques, com per exemple el carrer Església, que encara no ha estat transformat.

### 3.2.2. Anàlisi de les amplades de les voreres

Algunes de les metodologies a l'hora de dissenyar el viari urbà es realitzen en base a la tipologia d'usuaris que han de fer-ne ús. Un exemple és la metodologia emprada pel Ministerio de Fomento, que determina les amplàries mínimes i recomanades de les voreres de la forma següent:

|  | Amplada (m) |            |
|--|-------------|------------|
|  | mínima      | recomanada |
| Una persona  | 0,60        | 0,75       |
| Cadira de rodes / creuament de dues persones         | 0,90        | 1,00       |
| Dues persones en paral·lel                           | 1,10        | 1,30       |
| Persona amb cotxet i nen                             | 1,15        | 1,25       |
| Creuament entre cadira de rodes i persona amb cotxet | 1,70        | 1,80       |
| Dues persones amb nen                                | 1,80        | 2,25       |
| Dues persones amb paraigües                          | 2,00        | 2,40       |

Taula 9. Amplades mínimes recomanades. Font: *Ministerio de Fomento*

Per la elaboració de l'anàlisi de l'amplada de les voreres d'Olesa de Montserrat, s'ha seguit la metodologia següent: es mesura per tram de carrer (de cruïlla a cruïlla) ambdues voreres, enregistrant l'amplada de la vorera més estreta. Aquest procediment s'ha realitzat mitjançant treball de camp i mesuraments amb la cartografia digital (*figura 21*).

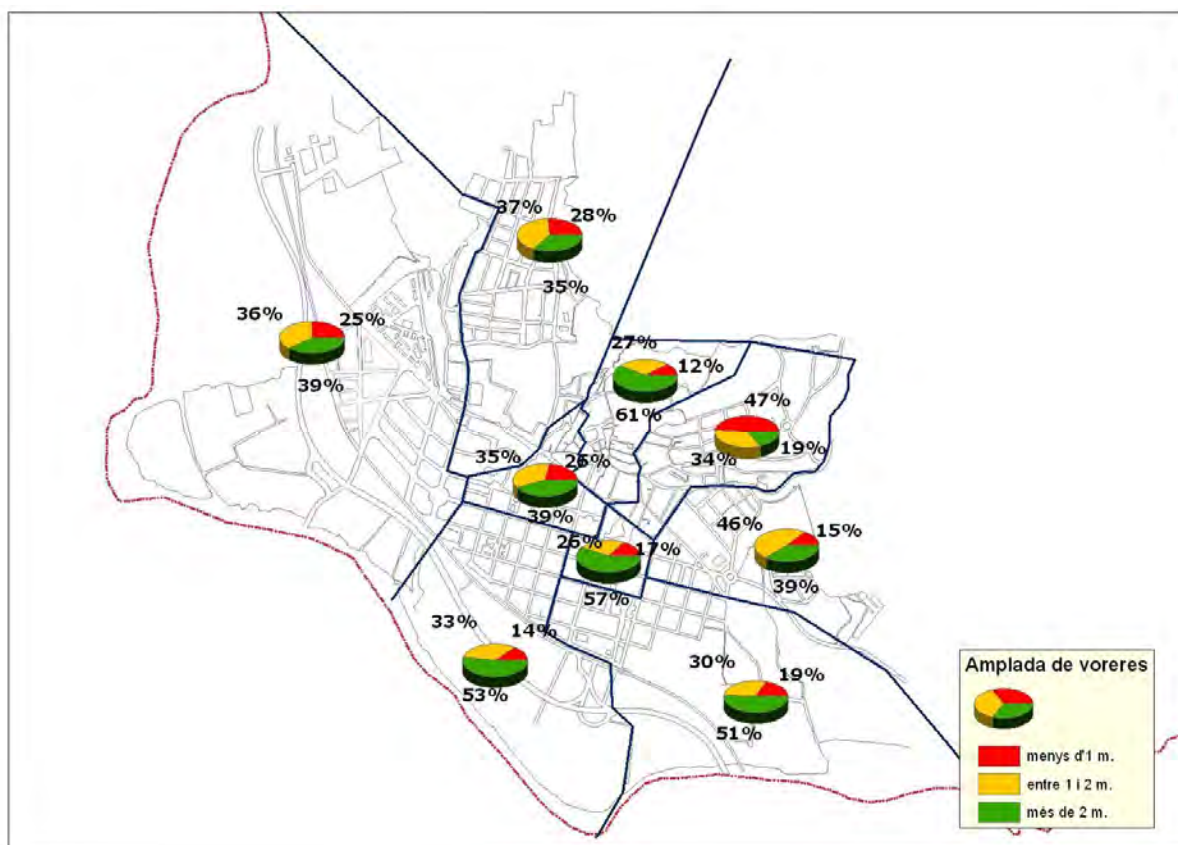


Fig. 20. Percentatge d'amplada de voreres per secció censal. Font: elaboració pròpia.

En el cas dels carrers de plataforma única, s'ha mesurat la amplada total de la secció transversal del carrer, tot enregistrant el valor mínim que presenta en tota la seva longitud. Aquesta mesura es pren amb independència de la convivència o no amb vehicles privats, i dóna una idea de l'espai disponible.

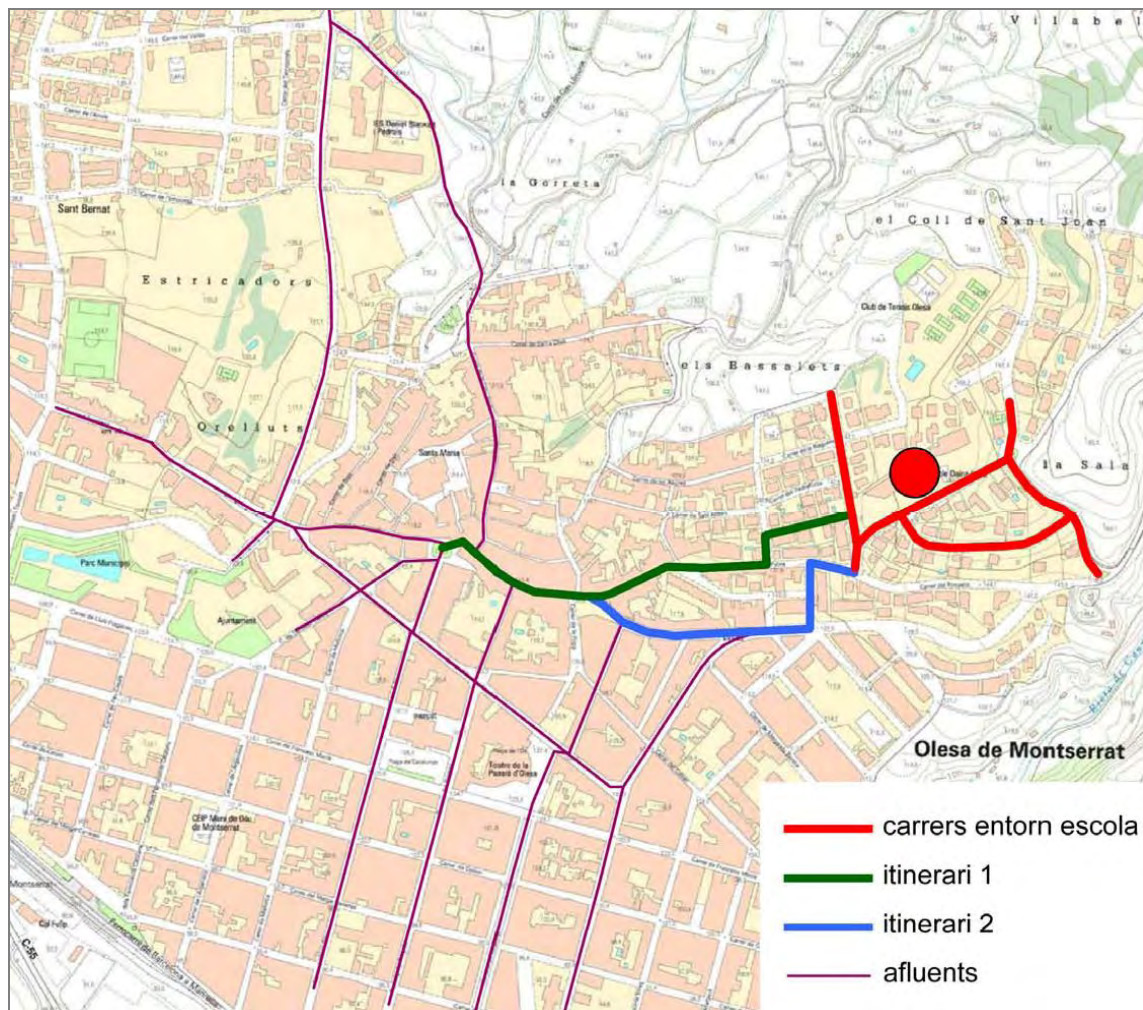
En general, la amplada de les voreres analitzades del municipi és correcta segons el codi d'accessibilitat. A la figura 20 s'han representat les amplades de voreres amb els percentatges per a cada tipologia per seccions censals.

Al plànol es mostra el percentatge de voreres més amples de 200 cm. per seccions censals. Es pot observar que hi ha 4 seccions en les quals se supera aquesta amplada a més del 50% de les voreres. Són la 3, la 6, la 7 i la 8. A tres seccions més, la 1, la 2 i la 5, el percentatge de voreres més amples de 200 cm és destacable, entre un 35 i un 50%. S'ha de destacar negativament la secció censal 4, ja que menys d'un 25% de les voreres tenen una amplada recomanada.

### 3.2.3. Camí escolar

Els camins escolars o itineraris segurs per a escolar són una proposta d'educació i d'actuació per la mobilitat sostenible que té com a objectiu afavorir un accés segur i agradable a l'escola, i fer del carrer un entorn acollidor i formatiu per als nens que hi circulen i, per extensió, per a totes les persones que s'hi desplacen. D'aquesta manera, es converteix el trajecte de anar a peu o en bicicleta a l'escola en una activitat quotidiana agradable, saludable i segura per tal que els nens i les nenes la puguin fer sols.

A l'actualitat, Olesa de Montserrat no disposa de cap camí escolar però l'Associació de Pares i Mares de l'Escola Daina-Isard n'ha proposat un. Vejam quins són els itineraris proposats i pensats per als alumnes que viuen allunyats de l'entorn immediat de l'escola.



Proposta de camins escolars Daina Isard. Font: estudi de camins escolars Daina Isard

### 3.2.4. Accessibilitat

L'accessibilitat per a totes les persones és una matèria que s'ha anat potenciant a les darreres dècades, amb l'aparició de normatives que regulen els processos d'urbanització i construcció de via pública, edificis municipals, xarxa de transport públic i comunicació.

En concret, les directrius aplicades als quatre àmbits anteriors han de permetre que Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR) puguin tenir i gaudir de les mateixes oportunitats que la resta de ciutadans. Tot i que les persones que obtindran un benefici més directe d'aquest Pla són les que tenen problemes de mobilitat, les actuacions milloraran la mobilitat de tots els vianants.

L'objectiu final de la millora en l'accessibilitat és oferir els passos que el municipi aplicarà per fer un espai públic sense barreres arquitectòniques, on es premiï la mobilitat dels vianants per sobre dels mitjans de transport privats (cotxes i motocicletes).

Actualment, el document normatiu que es pren com a referència és 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.

En aquest apartat s'ha fet l'anàlisi de l'accessibilitat dels diferents trams dels principals itineraris de vianants que s'han mostrat al principi d'aquest capítol. S'ha considerat tant l'amplada lliure de vorera, com els guais de vianants i els elements de la via pública mal dissenyats o mal ubicats.



A la *figura 21* es mostren les amplades lliures de voreres classificades segons el Codi d'Accessibilitat de Catalunya, així com la classificació de l'accessibilitat dels guals de vianants i dels elements de la via pública, diferenciats entre mal dissenyats, mal ubicats i no existents. També es localitzen altres elements en voreres que penalitzen l'amplada útil, com ara arbres, punts de llum o contenidors.

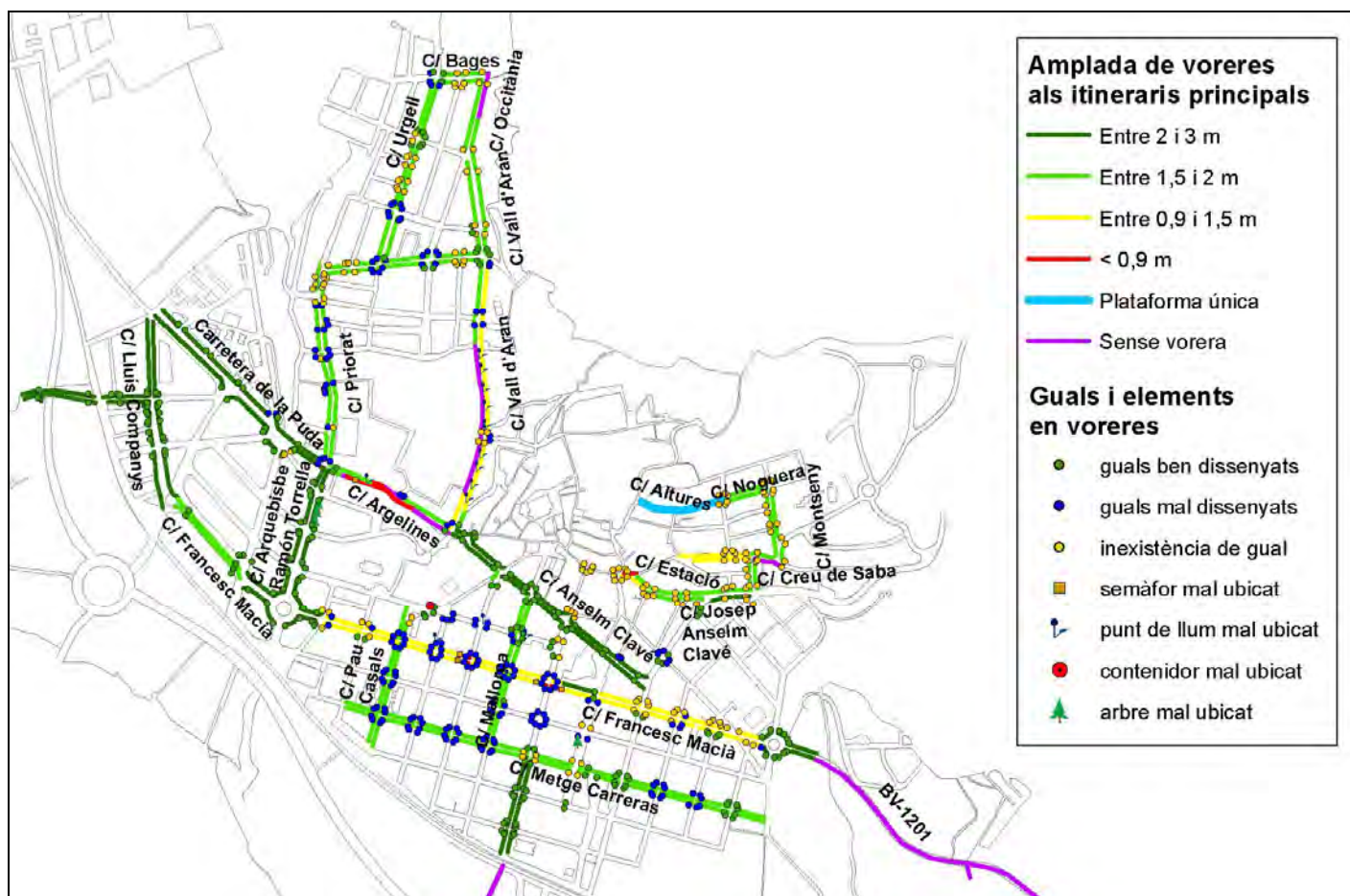


Fig. 21. Accessibilitat de la xarxa principal de vianants, amplada lliure de voreres, guals de vianants i elements de la via pública. Font: elaboració pròpia

Els guals identificats a la xarxa principal són 599. D'aquests, 224 estan ben dissenyats, 196 estan mal dissenyats (existència de ressalts, amplada insuficient o pendent excessiva) i altres 179 no estan executats.

Alguns bons exemples en matèria d'accessibilitat que podem trobar actualment a Olesa de Montserrat són:

**Carrers per a vianants i de plataforma única:** (en alguns casos de prioritat invertida). Permeten una bona accessibilitat als vianants, on el trànsit de vehicles és més baix.



Fig. 22. Carrer Alfons Sala de plataforma única accessible per als vianants. Font: elaboració pròpia

**Passos de vianants elevats:** Aquests són planten perpendicularment a l'eix de la calçada i en tota la seva amplada. En el cas del pas de vianants de ressalt es combinen les funcions de element reductor de velocitats i de element de millora de l'accessibilitat dels vianants. A continuació es mostra el pas de vianants elevat que es troba a la zona de l'eixample, al carrer Colón.



Fig. 23. Pas de vianants a nivell de la vorera al carrer Colón. Font: elaboració pròpia

**Passos de vianants amb guals:** Són guals per vianants amb peces de formigó de 40 o 60 cm. o de vorera deprimida. Són fonamentals per a que les persones amb mobilitat reduïda puguin creuar els carrers sense dificultats. Aquestes actuacions suposen un element de confort per a tots els usuaris i, a més, incita als vianants a utilitzar correctament els espais de creuament.



Fig. 24. Gual de formigó adaptat al carrer Anselm Clavé. Font: elaboració pròpia

Existència de les plaques amb els noms dels carrers, amb un clar contrast de les lletres per a que sigui fàcilment llegibles. La senyalització dels itineraris de vianants, elements

urbanització i d'altres elements urbans diversos, en forma de rètols o senyals, haurà de tenir un contorn nítid, coloració viva i contrastada amb el fons.



Fig. 25. Placa amb el nom de l'avinguda Francesc Macià i el senyal de prohibició d'entrada.  
Font: elaboració pròpia

Existència de parcaments reservats per a Persones amb Mobilitat Reduïda ben dissenyats, amb itineraris adaptats per a accedir-hi, senyalització vertical amb el símbol universal de l'accessibilitat i pintura diferenciada de la resta del paviment.



Fig. 26. Aparcament reservat per a Persones amb Mobilitat Reduïda. Font: elaboració pròpia

Existència de marquesina d'autobusos ben dissenyada i ubicada a l'avinguda Francesc Macià, amb els pals de parada adequats, informació de les línies i itineraris adaptats al seu entorn.



Fig. 27. Marquesina d'autobusos a l'avinguda Francesc Macià. Font: elaboració pròpia

Tot i els aspectes positius en l'accessibilitat de l'edifici de Montserrat, hi ha aspectes a millorar, com per exemple:

Voreres amb amplada inferior a 0,90 metres, que impedeixen la correcta circulació dels vianants per aquestes, obligant-los en múltiples ocasions a circular per la calçada.



Fig. 28. Voreres no accessibles als carrers de la Clota i del Coscoll. Font: elaboració pròpia

La existència de mobiliari urbà mal ubicat, fix o temporal, ocupant l'espai reservat per als vianants. Les imatges següents mostren dos trams de l'Avinguda Francesc Macià, on s'observa una bústia de correus i un semàfor mal ubicats.



Fig. 29. Trams no accessibles a l'avinguda Francesc Macià. Font: elaboració pròpia

Manca de seguretat en els passos de vianants. A continuació es mostren exemples de senyals de trànsit ocupant els passos per a vianants (carrer Colón) i voreres sense gual de vianants (Avinguda Francesc Macià),



Fig. 30. Senyal de trànsit mal ubicada al carrer Colón i vorera sense gual de vianants a Francesc Macià. Font: elaboració pròpia

Existència de paviment en mal estat en alguns sectors del municipi. Aquests punts es poden considerar perillosos ja que augmenten el risc d'accidentalitat de tots els vianants, en especial les persones amb deficiències visuals. A la imatge es mostra un tram del carrer del metge Carreras.



Fig. 31. Paviment en mal estat al carrer del metge Carreras. Font: elaboració pròpia

### 3.3. Xarxa de ciclistes

Actualment, el municipi només disposa d'un tram de carril bici que discorre pel carrer Lluís Companys entre la nova rotonda de la carretera a Esparreguera i la rotonda de la carretera de la Puda, tal com queda representat al mapa següent:

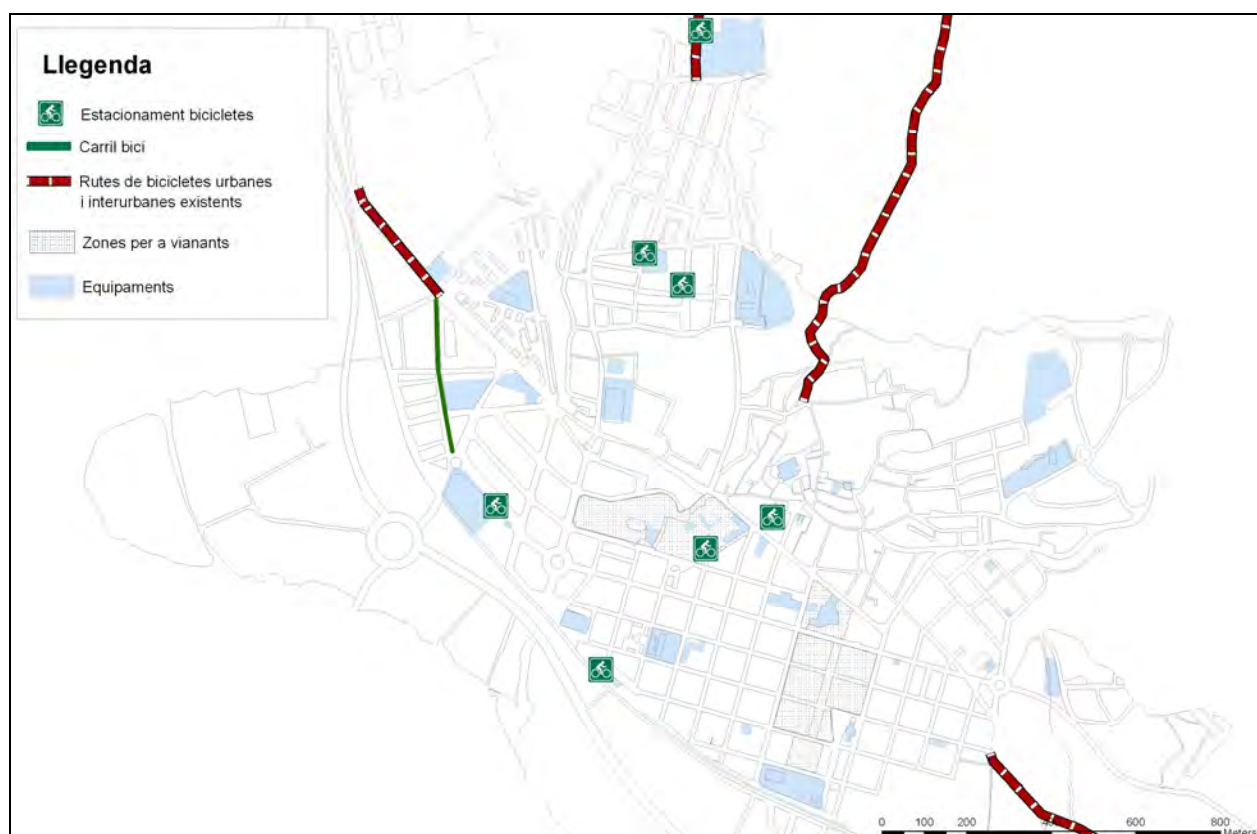


Fig. 32. Plànol de l'estacionament i el carril bici d'Olesa de Montserrat  
Font: elaboració pròpia.

Es tracta d'un carril segregat del trànsit motoritzat d'uns 400 metres de longitud. Està situat sobre la vorera i, en no compartir l'espai amb els vehicles motoritzats, ofereix una major seguretat per als usuaris d'aquest mode de transport.

Té una amplada superior als 2,5 metres que permet el creuament de dues bicicletes i diferencia la zona de ciclistes de la zona de vianants mitjançant acabats superficials diferents per cada una d'aquestes dues zones.



Fig. 33. Carril bici d'Olesa de Montserrat  
Font: elaboració pròpia.

En les fotografies anteriors es pot observar que al carril bici no hi ha cap tipus de senyalització vertical i únicament disposa de marques vials de pas de bicicletes en les interseccions amb el trànsit motoritzat.

Finalment, cal remarcar que el principal inconvenient d'aquesta infraestructura és la manca de continuïtat ja que es tracta d'un tram aïllat de carril bici que es troba en una zona de recent desenvolupament urbanístic i allunyat de la majoria de centres generadors de mobilitat.

### 3.3.1. Estacionament de bicicletes

Al municipi d'Olesa de Montserrat existeixen 7 punts d'aparcament per a bicicletes que permeten l'estacionament d'una manera lliure en llocs com l'ajuntament, l'estació de FGC i el parc de les Planes tal com ve representat la figura 32.

Els aparcaments es troben a l'aire lliure i estan destinats als estacionaments de curta durada ja que no ofereixen cap tipus de protecció a les bicis (ni de seguretat, ni per les inclemències del temps). S'hi pot estacionar una bicicleta per cada estructura metàl·lica.



Fig. 34. Estacionament de bicicletes davant de l'ajuntament  
Font: elaboració pròpia.

## 3.4. Xarxa de transport públic

### 3.4.1. Transport públic urbà

Olesa de Montserrat disposa d'una línia d'autobús urbà, operada per la empresa Transports Generals d'Olesa de Montserrat (TGO). El seu origen es troba a finals del 1997 quan l'Ajuntament va posar en funcionament un servei d'autobús urbà que unia el centre amb els barris i urbanitzacions de Ribes Blaves, Oasi, Llumbres, Flora, Planes i Sant Bernat. Amb el pas dels anys, el servei inicial ha anat experimentant modificacions fins a imposar-se l'actual recorregut.

#### Cobertura territorial

La línia urbana dona cobertura pràcticament a la totalitat del municipi i permet la connexió amb les parades dels serveis interurbans per carretera i amb l'estació de FGC.

Entre els principals punts d'interès de la població, aquesta línia dona servei a l'ajuntament, el CAP, l'estació de ferrocarrils, el Nou Teatre de La Passió, el mercat municipal i diversos centres educatius. Així mateix, també serveix la zona residencial de Les Planes (on es concentren diversos equipaments esportius) i les urbanitzacions de Llumbres, Ribes Blaves y Oasi.

Tot i que l'operador no les defineix de forma explícita, el recorregut de bus urbà d'Olesa de Montserrat es pot entendre com dues rutes concatenades:

- **RUTA LES PLANES:** Com es pot veure en el plànol següent, el seu origen i final es troba a la plaça de l'oli passant per l'Eixample, els Closos, Sant Bernat i la zona residencial de les Planes. Algunes de les seves expedicions prolonguen el seu recorregut per començar o acabar al nou cementiri de Can Singla.
- **RUTA OASI:** Circula entre la urbanització Oasi i el nucli principal del municipi passant, per la urbanització de Ribes Blaves. Aquest recorregut també efectua una parada a la urbanització Llumbres per petició prèvia de l'usuari.

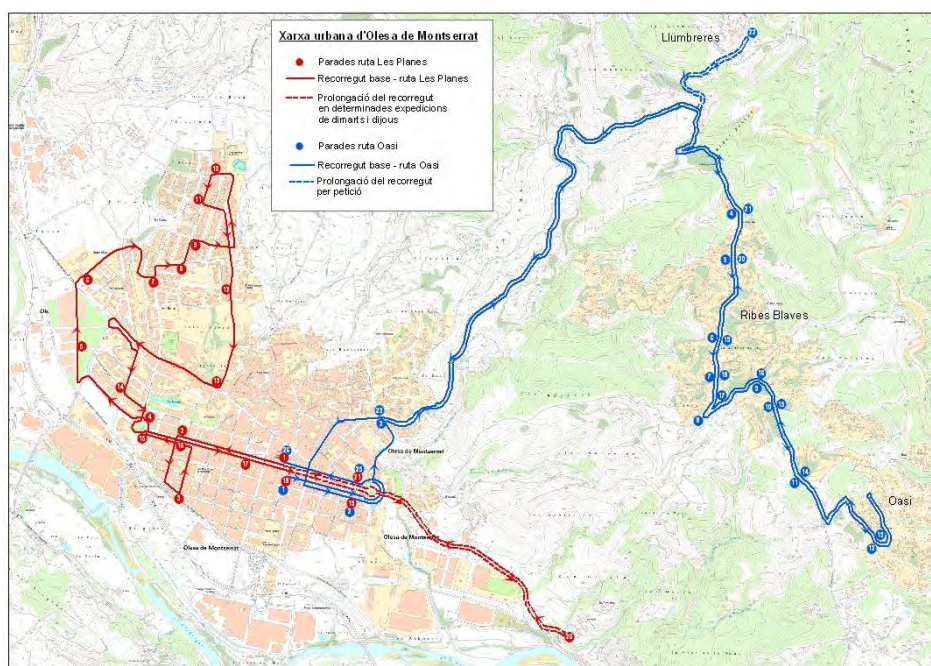


Fig. 35. Plànol de la línia urbana. Font: elaboració pròpia.

Les parades del servei urbà d'Olesa de Montserrat indicades en el mapa anterior així com la tipologia de mobiliari que l'acompanya es detallen a la següent taula:

| <b>PARADES DE LA LÍNIA URBANA</b> |                  |   |                         |
|-----------------------------------|------------------|---|-------------------------|
| <b>Núm parada</b>                 |                  | <b>Nom parada</b>                               | <b>Tipus</b>            |
| <b>Ruta Les Planes</b>            | <b>Ruta Oasi</b> |   |                         |
| 1                                 | 26               | Plaça de l'Oli                                  | Marquesina + Pal parada |
| 2                                 | -                | Avda.Francesc Macià/Pau Casals                  | No senyalitzada         |
| 3                                 | -                | Estació FGC                                     | Senyalització viària    |
| 4                                 | -                | Rotonda Closos                                  | No senyalitzada         |
| 5                                 | -                | CEIP Sant Bernat                                | Marquesina              |
| 6                                 | -                | Centre Cívic de Sant Bernat                     | Marquesina              |
| 7                                 | -                | C/Valles. Centre Cívic                          | Marquesina              |
| 8                                 | -                | C/Priorat                                       | No senyalitzada         |
| 9                                 | -                | C/Urgell/C/Penedes                              | No senyalitzada         |
| 10                                | -                | Piscina Municipal                               | Marquesina              |
| 11                                | -                | C/Urgell/C/Maresme                              | No senyalitzada         |
| 12                                | -                | IES Daniel Blanxart                             | No senyalitzada         |
| 13                                | -                | C/Vall d'Aran-Can Sole                          | No senyalitzada         |
| 14                                | -                | C/Amadeu Paltort/C/Lluís Puigjaner              | No senyalitzada         |
| 15                                | -                | Rotonda Closos                                  | Marquesina              |
| 16                                | -                | Avda.Francesc Macià/Pau Casals                  | No senyalitzada         |
| 17                                | -                | Plaça Catalunya – Parada bus interurbà          | Senyalització viària    |
| 18                                | 1                | Plaça de l'Oli                                  | No senyalitzada         |
| 19                                | 2-24             | La Central                                      | Pal parada              |
| 20                                | -                | Cementiri                                       | No senyalitzada         |
| 21                                | 25               | La Central                                      | No senyalitzada         |
| -                                 | 3                | Ctra. Terrassa/Pintor Fortuny                   | Pal parada              |
| -                                 | 4                | Ribes Blaves – Bústies grogues                  | No senyalitzada         |
| -                                 | 5                | Ribes Blaves - Camí Llumassos                   | No senyalitzada         |
| -                                 | 6                | Ribes Blaves - Camí Verd                        | No senyalitzada         |
| -                                 | 7                | Ribes Blaves - Camí Casino                      | No senyalitzada         |
| -                                 | 8                | Ribes Blaves - Camí Vell d'Olesa                | No senyalitzada         |
| -                                 | 9                | Ribes Blaves - Camí Matetas                     | No senyalitzada         |
| -                                 | 10               | Ribes Blaves - Camí del Sol                     | No senyalitzada         |
| -                                 | 11               | Ribes Blaves - Camí dels Pous                   | No senyalitzada         |
| -                                 | 12               | Oasi – Residència                               | No senyalitzada         |
| -                                 | 13               | Oasi – Residència (sentit Olesa)                | No senyalitzada         |
| -                                 | 14               | Ribes Blaves - Camí dels Pous (sentit Olesa)    | No senyalitzada         |
| -                                 | 15               | Ribes Blaves - Camí del Sol (sentit Olesa)      | No senyalitzada         |
| -                                 | 16               | Ribes Blaves - Camí Matetas (sentit Olesa)      | No senyalitzada         |
| -                                 | 17               | Ribes Blaves - Camí Vell d'Olesa (sentit Olesa) | No senyalitzada         |
| -                                 | 18               | Ribes Blaves - Camí Casino (sentit Olesa)       | No senyalitzada         |
| -                                 | 19               | Ribes Blaves - Camí Verd (sentit Olesa)         | No senyalitzada         |
| -                                 | 20               | Ribes Blaves - Camí Llumassos (sentit Olesa)    | No senyalitzada         |
| -                                 | 21               | Ribes Blaves – Bústies grogues (sentit Olesa)   | No senyalitzada         |
| -                                 | 22               | Llumbres  | No senyalitzada         |
| -                                 | 23               | Ctra. Terrassa/Pintor Fortuny (sentit Olesa)    | Marquesina              |

Taula 10. Parades i tipologia del servei urbà.  
Font: elaboració pròpia.



De les 42 parades, el 79% no disposen de cap infraestructura de parada i ni tan sols estan senyalitzades amb pintura a la calçada o amb senyals de trànsit; 7 són marquesines, 2 tenen una senyal de parada d'autobús i van acompanyades de la marca vial horitzontal corresponent. Només hi ha 2 pals de parada.

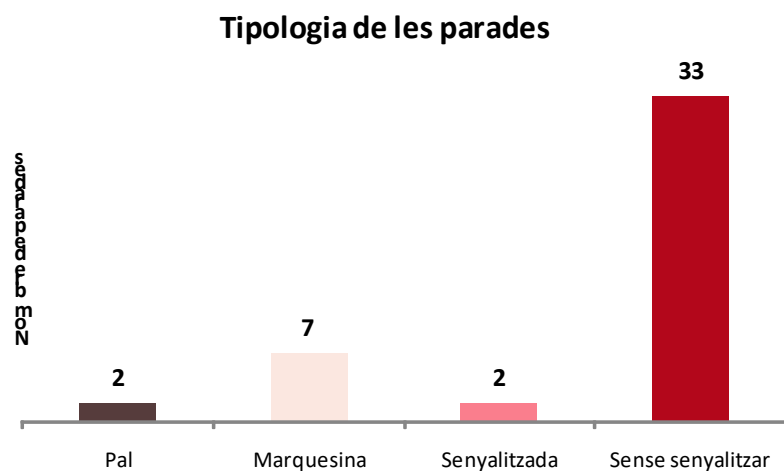


Fig. 36. Tipologia de les parades.  
Font: elaboració pròpia a partir de l'inventari realitzat.

Altres dades interessants que es poden extreure de l'inventari de les parades són que tots els pals de parada i marquesines estan en bon estat malgrat que als pals els falta la informació referent al servei urbà.

A continuació es mostra el mapa amb el detall de cadascuna de les rutes del servei de transport urbà.

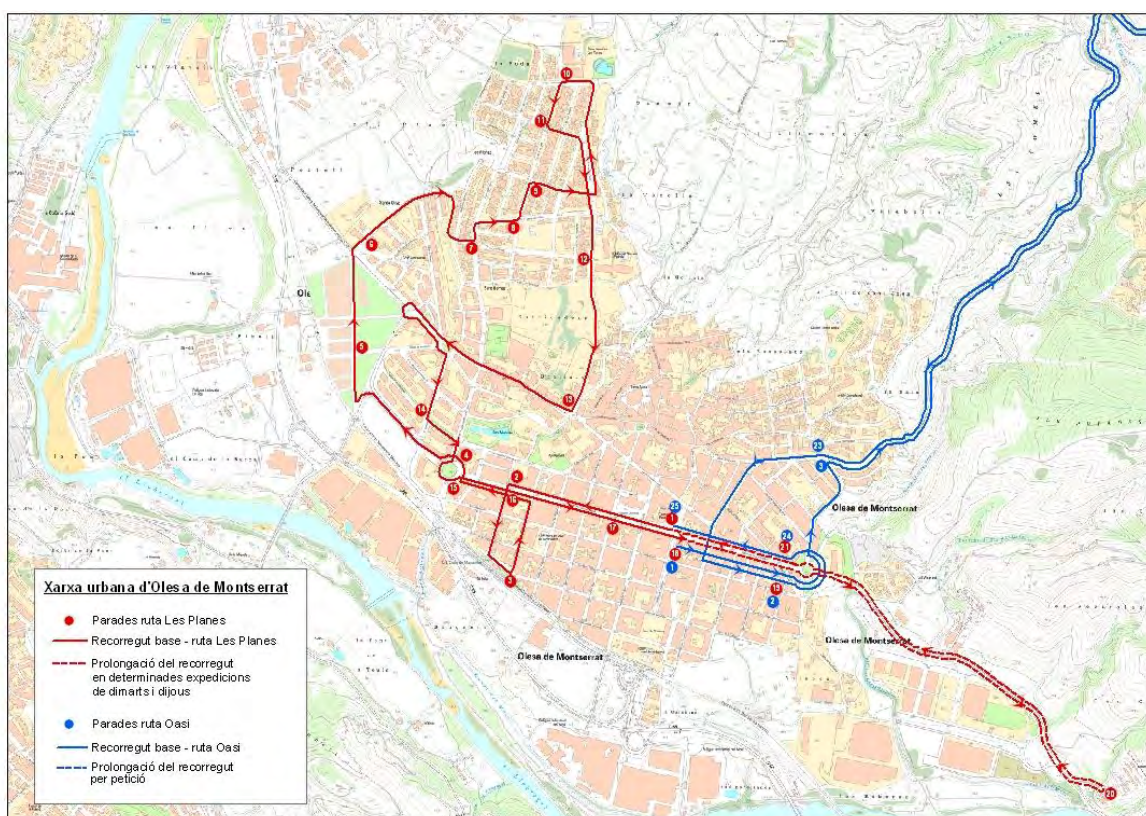


Fig. 37. Plànol de la ruta Les Planes de la línia urbana. Font: elaboració pròpia.

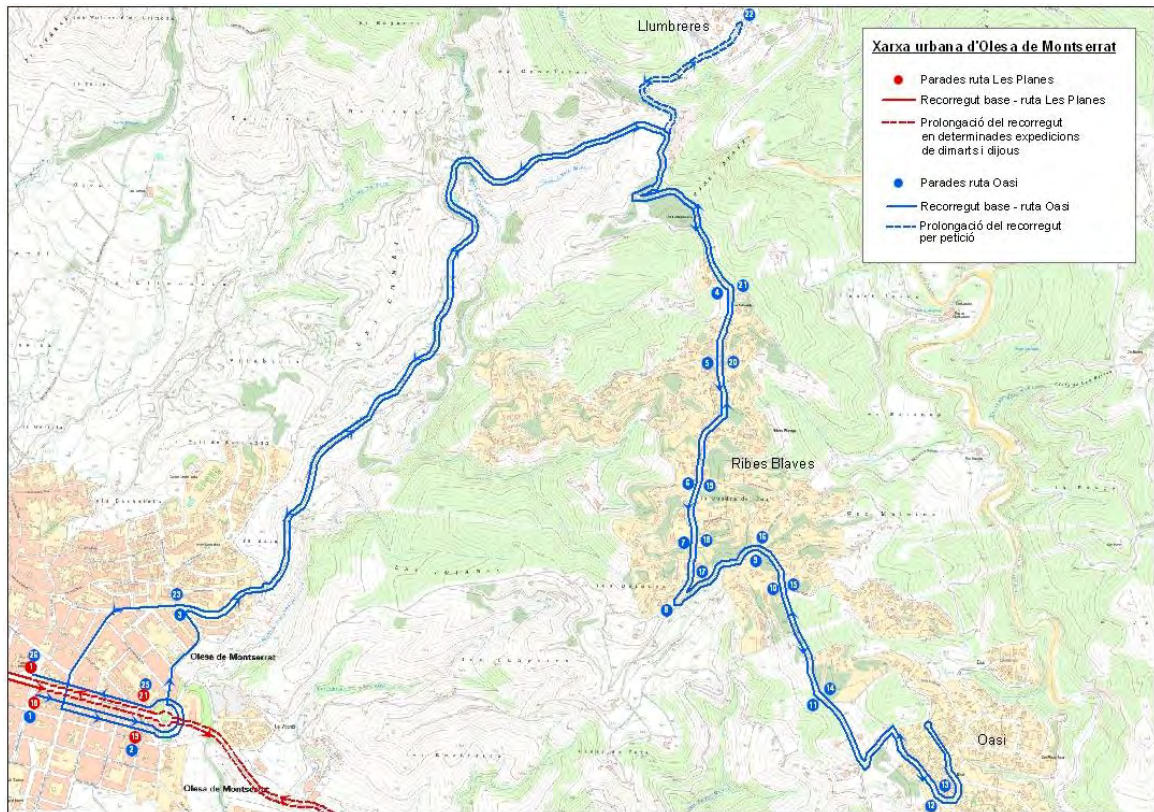


Fig. 38. Plànol de la ruta Oasi de la línia urbana. Font: elaboració pròpia.

Si s'analitza el servei urbà utilitzant un radi de 300 metres des de cadascuna de les seves 42 parades, es pot observar sobre un mapa quin és la superfície de zones urbanitzades que queden dins d'aquest radi, i, per tant, es considera que tenen cobertura de transport públic.

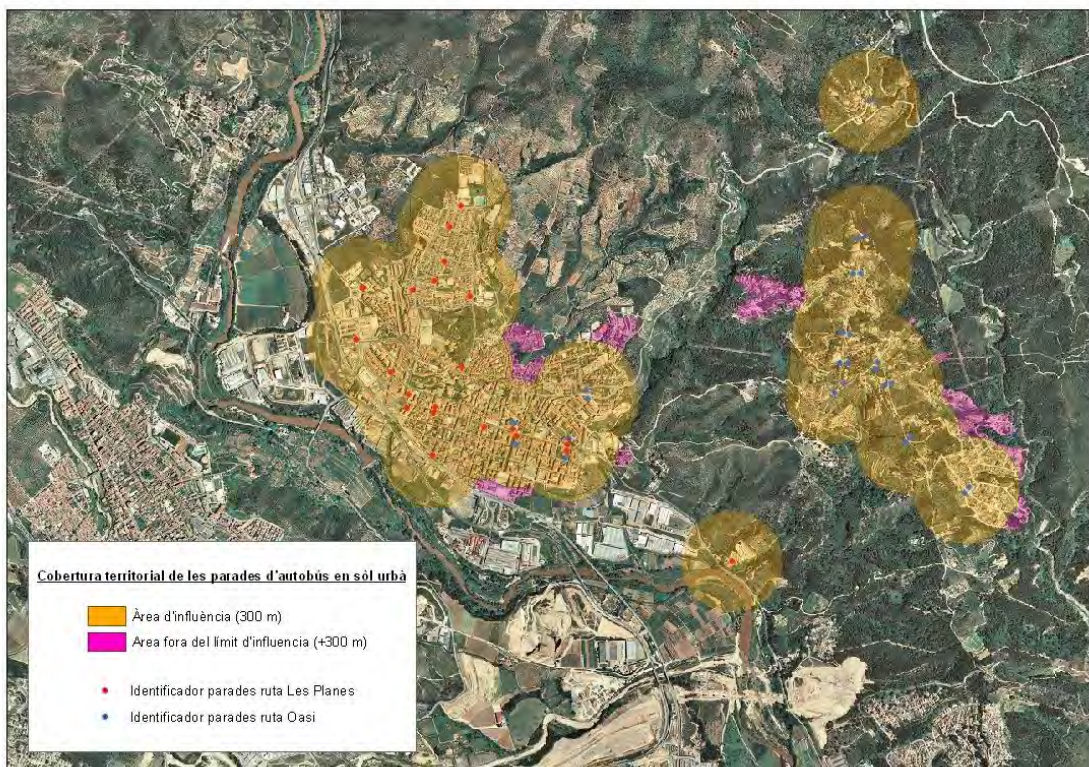


Fig. 39. Plànol de cobertura del transport públic urbà. Font: elaboració pròpia.

Així doncs, dels 2,4 km<sup>2</sup> de zones urbanitzades que són considerat, 2,1 km<sup>2</sup> estan coberts per transport públic, mentre que els 0,3 km<sup>2</sup> restants queden fora del radi de cobertura. Traduït en percentatges, el 88,1% de la superfície urbanitzada d'Olesa de Montserrat queda coberta pel transport públic.

També s'ha observat que el principal dèficit de cobertura es troba a zones de assentament de població de caire disseminat com són les urbanitzacions de Ribes Blaves i Oasi. En aquest àmbit la cobertura del transport públic només arriba al 77,9% de la seva superfície.

### Cobertura horària

La cobertura horària del servei urbà d'Olesa de Montserrat varia segons el dia de la setmana i la temporada de l'any.

D'aquesta manera, els dies feiners (de dilluns a divendres) la línia urbana circula entre les 6:35 i les 21:08. En canvi, els dissabtes la línia no realitza totes les parades del recorregut i només hi ha servei entre les 8:20 i la 13:11. Els diumenges la línia urbana no circula.

En període escolar, la línia urbana consta de 11 expedicions de les quals només 5 realitzen el recorregut complet de la línia connectant totes les urbanitzacions amb el nucli urbà tant de jornada com de tornada. La resta d'expedicions cobreixen les rutes explicades en l'apartat anterior o recorreguts parcials d'aquestes. La taula següent mostra els horaris de les sortides de les principals parades:

| Sortides urbanització Oasi | Sortides plaça de l'Èdli (ruta Les Planes) | Sortides plaça de l'Èdli (ruta Oasi) |
|----------------------------|--|--------------------------------------|
| 6:50 <sup>(1)</sup>        |  | 7:37                                 |
| 7:58                       | 7:13                                       | 8:45                                 |
| 9:06                       | 8:21                                       | -                                    |
| -                          | 9:31                                       | 12:39                                |
| 13:00                      | 12:15                                      | 13:59                                |
| 14:20                      | 13:35                                      | -                                    |
| -                          | 14:45                                      | -                                    |
| -                          | 17:07 <sup>(2) (3)</sup>                   | -                                    |
| -                          | 17:38 <sup>(3)</sup>                       | 18:02                                |
| 18:23                      | 18:48                                      | 19:12                                |
| 19:33                      | 19:58                                      | 20:22                                |
| 20:43                      | -  | -                                    |

Taula 11. Sortides servei urbà en període escolar.

(1) Expedició amb origen La Central a les 6:35.

(2) Servei només en època escolar.

(3) Els dimarts i dijous inicia el recorregut al nou cementiri

S'observa que la ruta de Les Planes presenta major oferta i amb una major continuïtat que la ruta Oasi.

Els dissabtes, l'oferta de aquest servei es redueix segons els següents horaris:

| Sortides urbanització Oasi | Sortides plaça de l'Edi (ruta Les Planes) | Sortides plaça de l'Edi (ruta Oasi) |
|----------------------------|---|-------------------------------------|
| 8:20                       | 8:35                                      | -                                   |
| -                          | 11:55                                     | 12:35                               |
| 12:50                      | -   | -                                   |

Taula 12. Sortides servei urbà en dissabte.

## Flota

La línia està conformada per un minibus IVECO adaptat per a persones amb mobilitat reduïda (PMR).



Fig. 40. Vehicle del transport públic urbà.  
Font: TGO

## Paràmetres de l'oferta

Seguidament es mostren els principals paràmetres que caracteritzen l'oferta de transport públic de l'illa de Montserrat de dilluns a divendres:

| PARÀMETRES DEL SERVEI             | Línia urbana |
|-----------------------------------|--------------|
| Nombre de vehicles                | 1            |
| Nombre d'expedicions diàries      | 11           |
| Longitud d'expedició (km)         | 24,9         |
| Velocitat comercial (km/h)        | 18,5         |
| Temps de viatge itinerari complet | 1h 21min     |
| km útils anuals                   | 56.720       |
| Hores útils anuals de servei      | 3.067,5      |

Taula 13. Paràmetres de servei.  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades cedides per l'operador.

## Infraestructures de suport a l'autobús

A Olesa de Montserrat no hi ha elements de la via pública de suport específic, com ara carril bus, les plataformes a les parades i semàfors amb prioritat per a l'autobús, que millorin les potencialitats de la xarxa de transport urbà i de l'interurbà al seu pas per Olesa de Montserrat.

## Accessibilitat

L'accessibilitat física al transport públic té dues vessants:

- La facilitat per accedir a l'autobús per a tots els usuaris (inclosos els PMR).
- L'accés al punt de parada (entorn immediat de la parada i condicions d'accés des de aquesta a l'autobús).

El mes de abril de 2010 s'ha realitzat un treball de camp durant el qual s'han inventariat totes les parades del servei urbà d'Olesa de Montserrat (un total de 42 parades), veure *taula 11*. Entre d'altres observacions, s'ha valorat la seva accessibilitat.

En general, s'ha trobat que les parades dins el casc urbà principal tenen una bona accessibilitat. Se situen en voreres suficientment amples i l'accés a l'autobús es pot efectuar amb seguretat.

No obstant, s'ha observat que a les urbanitzacions de Ribes Blaves i Oasi hi ha un gran nombre de parades situades en carrers sense vorera, fet que dificulta l'accessibilitat a l'autobús, especialment per a PMR.



Fig. 41. Exemples de mala / bona accessibilitat

## Tarifes

El servei urbà d'Olesa de Montserrat està dins l'àmbit del sistema tarifari integrat i les seves tarifes són les que fixa l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'àrea de Barcelona per desplaçaments dins una mateixa zona. No disposa de títols propis del servei.

El bitllet senzill necessari per viatjar amb la línia urbana d'Olesa de Montserrat es pot comprar a l'interior dels autobusos, en el moment de pujar. La resta de títols (T-10, T-50/30, T-Familiar (70/30), T-Mes...) es poden adquirir en els punts de venda habituals de l'ATM i permeten realitzar transbordaments amb altres modes i serveis de l'àmbit integrat.

Les tarifes del 2010 dels principals títols de transport són:

|                     | Senzill | T-10   | T-50/30 | T-Familiar | T-Mes   | T-Trimestre | T-Jove   | T-Dia  |
|---------------------|---------|--------|---------|------------|---------|-------------|----------|--------|
| Tarifes servei urbà | 1,40 "  | 7,85 " | 32,10 " | 46,30 "    | 48,85 " | 134,10 "    | 114,00 " | 5,94 " |

Taula 14. Tarifes ATM 2010 per desplaçaments dins una mateixa zona de l'àmbit integrat.  
Font: ATM

## Informació

La informació és un element fonamental per als usuaris del transport públic i contribueix a fer les xarxes de transport més atractives. La implementació d'una informació clara, actualitzada i accessible permet incrementar la quota de mercat del Transport Públic.

De manera general resulta difícil trobar informació clara i actualitzada sobre la xarxa de transport públic urbà d'Olesa de Montserrat. A continuació es detallen les diferents fonts d'informació disponibles i els seus continguts.

### La web

Fent una recerca a través d'Internet es troba la web de l'operador del servei urbà d'aquest municipi.

- **WEB DE TRANSPORTS GENERALS D'OLESA**

En aquesta web es pot trobar informació sobre els horaris del servei urbà d'Olesa de Montserrat així com també dels altres serveis interurbans que aquesta mateixa operadora ofereix al municipi.

A l'apartat d'*Horaris* la pàgina ofereix un llistat de les diferents línies de l'operadora TGO. Si s'accedeix a l'apartat *Olesa: Bus urbà* . senyalat a la captura d'imatge següent . la pàgina ofereix la possibilitat de consultar els horaris d'aquesta línia segons el dia de la setmana mitjançant un menú desplegable.

[Imatge de la web amb la pantalla de enllaç on trobar la informació referida a l'autobús urbà](#)

The screenshot shows the website for TGO (Grup Transports Generals). At the top, there is a logo for T.G.O. and the text 'GRUP transports generals'. To the right, there is a yellow box with the text 'Central de reserves (+34) 937780088'. Below the header, there are links for 'Grup TG | TGO | Autos Castellbisbal | S.A. Masats | Tuisa'. A language selector shows 'Català | Castellano'. On the left, there is a vertical menu with various options like 'Inici', 'Serveis', 'Horaris', etc. The main content area is titled 'Seleccioni la linia:' and contains a table of bus lines. The table has three columns: 'Linia', 'Trajecte', and 'Operada per'. The M2 line is highlighted with a red box and a red arrow points to it from the left sidebar menu.

| Linia | Trajecte  | Operada per |
|-------|---|-------------|
| M1    | <a href="#">Olesa-Terrassa-Bellaterra</a>               | T.G.O.      |
| M2    | <a href="#">Olesa: Bus urbà</a>                         | T.G.O.      |
| M3    | <a href="#">Olesa-Esparrequera</a>                      | T.G.O.      |
| M4    | <a href="#">Olesa-Sta. Maria Vilalba-Martorell</a>      | T.G.O.      |
| M5    | <a href="#">Vacarisses-Terrassa</a>                     | T.G.O.      |
| M6    | <a href="#">Viladecavalls-Terrassa</a>                  | T.G.O.      |
| M7    | <a href="#">Terrassa-Ullastrell</a>                     | T.G.O.      |
| M8A   | <a href="#">Terrassa-Matadepera (Plaça de la Mola)</a>  | T.G.O.      |
| M8B   | <a href="#">Terrassa-Pedritxès (Matadepera)</a>         | T.G.O.      |
| M8C   | <a href="#">Terrassa (RENFE)-Matadepera</a>             | T.G.O.      |
| M11   | <a href="#">BUS PARC (TERRASSA-OBAC-MURA-TALAMANCA)</a> | T.G.O.      |
| M12   | <a href="#">Terrassa-Rellinars-Castellbell</a>          | T.G.O.      |

Fig. 42. Pantalla de la web de Transports Generals d'Olesa.  
Font: www.gruptg.com

La web ofereix uns temps de pas molt detallats tot i que adverteix que els horaris de les parades intermèdies són estimats i varien en funció de les condicions de trànsit. Així mateix, la pàgina acompanya cada una de les parades principals amb vincle que permet obrir un mapa amb la seva localització.

La pàgina web de l'Ajuntament també té un apartat en el que ofereix informació sobre els horaris dels transports de la ciutat. No obstant això, en l'apartat del bus urbà només ofereix un vincle directe a la pantalla de la web de TGO comentada anteriorment.

### **Fullet informatius per als usuaris**

Els fullets els reparteixen els conductors dins del mateix vehicle. El seu format és petit - 7 x 10 cm - i un cop desplegat conté per un costat la relació de parades i els horaris dels dies feiners de les expedicions de tota la línia i per l'altra els del dissabte.

| M2 -> OLESA Bus Urbà                |      | TGO   |       |
|-------------------------------------|------|-------|-------|
| Horaris de sortida i arribada       |      |       |       |
| La Central                          | 0635 |       |       |
| Casta-Rosidència                    | 0650 | 07:58 | 09:06 |
| Ribes Blaves / Camí dels Pous       | 0652 | 08:00 | 09:08 |
| Ribes Blaves / Camí del Sol         | 0654 | 08:02 | 09:10 |
| Ribes Blaves / Camí Matetós         | 0655 | 08:03 | 09:11 |
| Ribes Blaves / Camí Vell d'Olesa    | 0656 | 08:04 | 09:12 |
| Ribes Blaves / Camí Casimí          | 0657 | 08:05 | 09:13 |
| Ribes Blaves / Camí Verd            | 0658 | 08:06 | 09:14 |
| Ribes Blaves / Camí Lluçanes        | 0700 | 08:08 | 09:16 |
| Ribes Blaves / Bústies progressives | 0700 | 08:08 | 09:16 |
| Lluçaneres ...                      |      | 09:23 |       |
| Ctra. Terrassa / Pintor Fortuny     | 0706 | 08:14 | 09:24 |
| Cementiri                           |      |       |       |
| La Central                          | 0707 | 08:15 | 09:25 |
| Plaça Oll                           | 0713 | 08:21 | 09:31 |
| Av. J. Marçà / C/ Pau Casals        | 0714 | 08:22 | 09:32 |
| Estació FGC                         | 0716 | 08:24 | 09:34 |
| Rotonda Clusay                      | 0719 | 08:27 | 09:37 |
| CEP Sant Bernat                     | 0721 | 08:29 | 09:39 |
| Centre Cívic de Sant Bernat         | 0723 | 08:31 | 09:41 |
| C/ Pinedat                          | 0725 | 08:33 | 09:43 |
| C/ Valles / Centre Cívic            | 0725 | 08:33 | 09:43 |
| C/ Urgell / C/ Penedès              | 0726 | 08:34 | 09:44 |
| Piscina Municipal                   | 0728 | 08:36 | 09:46 |
| C/ Urgell / C/ Merisane             | 0728 | 08:36 | 09:46 |
| IES Donat Blanchart                 | 0730 | 08:38 | 09:48 |
| C/ Vall d'Arro / Can Solé           | 0731 | 08:39 | 09:49 |
| C/ A. Paltor / C/ L. Paigjaner      | 0733 | 08:41 | 09:51 |
| Rotonda Clusay                      | 0734 | 08:42 | 09:52 |
| Av. J. Marçà / C/ Pau Casals        | 0734 | 08:42 | 09:52 |
| Plaça Catalunya / Parada Bus        | 0736 | 08:44 | 09:54 |
| Plaça Oll                           | 0737 | 08:45 | 09:55 |
| La Central                          | 0741 | 08:49 | 09:59 |
| Cementiri                           |      |       |       |
| Ctra. Terrassa / Pintor Fortuny     | 0743 | 08:51 | 10:01 |
| Ribes Blaves / Bústies progressives | 0749 | 08:57 | 10:07 |
| Ribes Blaves / Camí Lluçanes        | 0749 | 08:57 | 10:07 |
| Ribes Blaves / Camí Verd            | 0751 | 08:59 | 10:09 |
| Ribes Blaves / Camí Casimí          | 0752 | 09:00 | 10:10 |
| Ribes Blaves / Camí Vell d'Olesa    | 0752 | 09:00 | 10:10 |
| Ribes Blaves / Camí Matetós         | 0753 | 09:01 | 10:11 |
| Ribes Blaves / Camí del Sol         | 0753 | 09:01 | 10:11 |
| Ribes Blaves / Camí dels Pous       | 0755 | 09:03 | 10:13 |
| Casta-Rosidència                    | 0756 | 09:06 | 10:16 |

Fig. 43. Fullet informatiu del servei urbà d'Olesa de Montserrat.

Font: TGO

En aquests fullets no apareix cap plànol per visualitzar el trajecte ni tampoc informació del preu del bitllet o títols de transport que pot fer servir l'usuari.

**Oficines d'atenció al viatger**

A Olesa de Montserrat no hi ha cap oficina d'atenció al viatger, la qual cosa no facilita l'accés a la informació pels usuaris ocasionals.

**Informació a les parades**

Abans de descriure la informació a les parades, és interessant fer un ràpid repàs dels models de mobiliari urbà existents tal com s'ha mencionat anteriorment: només un 5% les parades de la línia urbana d'Olesa de Montserrat estan equipades amb un pal. N'hi ha dos models:

- El pal de parada específic a la xarxa urbana, que consta d'una banderola amb un pictograma d'autobús negre sobre un fons blanc.
- El pal de parada de la Generalitat de Catalunya, que se sol reservar a les línies interurbanes, amb una banderola vermella i la menció "Transport Públic de Catalunya"





Fig. 44. Pal de parada xTransport públic de Catalunya i Pal de parada específic a la xarxa urbana.

S'ha de destacar que la coexistència d'aquests dos models de pals no facilita la comprensió de la xarxa urbana pels usuaris, ja que no hi ha una imatge ben identificada per a cada tipus de xarxa (urbana i interurbana): en efecte, el pal de parada reservat a la xarxa interurbana es troba només a la plaça de l'Olí i es fa servir per al transport urbà, la qual cosa pot provocar confusions.

De la resta de parades, 7 . un 17% . estan equipades amb marquesines (sis del tipus urbà i una interurbà), 2 tenen senyalització vial (vertical i horitzontal) i la resta no estan senyalitzades amb cap mobiliari urbà.

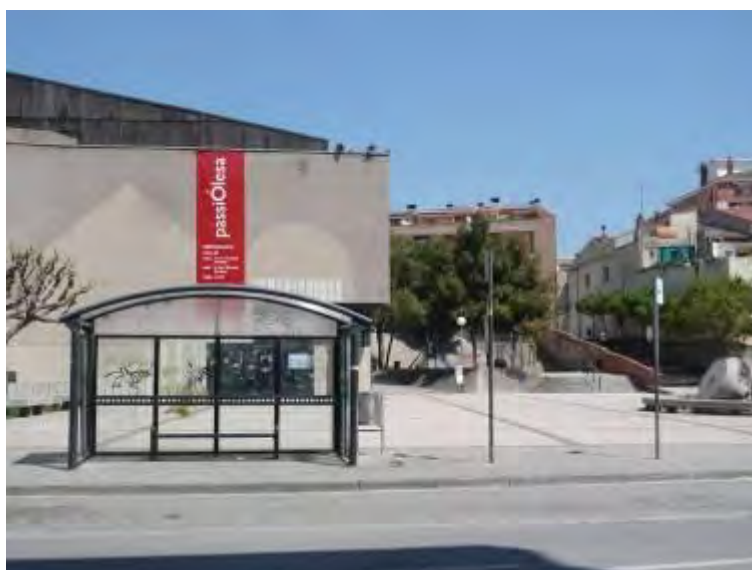


Fig. 45. Parada amb marquesina (plaça de l'Olí).

Pel que fa a la informació, les marquesines ofereixen informació dels horaris del servei. En canvi, els pals urbans i les parades senyalitzades no donen cap tipus d'informació.

Durant l'inventari de parades que es va realitzar a la primavera del 2010 doncs, s'ha notat que la principal mancança del servei és l'elevat grau d'absència d'informació a les parades de la xarxa urbana d'Olesa de Montserrat.

### 3.4.2. Ferrocarril

Olesa de Montserrat compta amb una estació ferroviària de FGC de les línies Barcelona - Olesa de Montserrat (S4) i Barcelona - Manresa (R5). La seva estació està situada en el límit meridional del casc urbà, a la plaça Dr. Fleming i s'hi pot accedir a peu a per tres carrers diferents del barri de l'Exemple.

Té connexió amb la línia de transport públic urbà, amb la línia de l'Aeri de Olesa de Montserrat - Esparreguera i disposa d'una parada de taxi.

Actualment hi ha un aparcament destinat als usuaris del mode ferroviari tot i que té una deficient accessibilitat principalment per manca de senyalització. Es troba en el Camí de les Moreres i s'hi accedeix per l'entrada/sortida sud de la C-55 en direcció a la zona industrial del Catex-Molí. Disposa de 46 places convencionals, 4 places per a persones amb mobilitat reduïda, reserves d'estacionament de motos i també per a bicicletes.

La línia ferroviària voreja Olesa de Montserrat pel sud - oest, essent paral·lela a la carretera d'Abrera a Manresa (C-55) en el tram que transcorre més proper al poble.

Des d'Olesa de Montserrat es pot anar directament en ferrocarril a la majoria de poblacions veïnes, com ara Monistrol de Montserrat, Abrera i Martorell i a ciutats més allunyades com ara Barcelona i Manresa.

A continuació es recull el nombre de serveis ferroviaris segons el dia de la setmana per als diferents trens que tenen parada a Olesa de Montserrat:

| SERVEIS FERROVIARIS AMB PARADA A OLESA DE MONTSERRAT: sentit est - oest |                   |                   |
|---|-------------------|-------------------|
| Origen – Destinació   | Tipus de dia      |                   |
|   | feiner            | cap de setmana    |
| S4 - Barcelona - Olesa de Montserrat                                    | 18                | 2                 |
| R5 - Barcelona – Manresa  | 35 <sup>(1)</sup> | 32 <sup>(1)</sup> |
| <b>TOTAL</b>  | <b>52</b>         | <b>34</b>         |

Taula 15. Font de les dades: Elaboració pròpia a partir de la informació de FGC

<sup>(1)</sup> 13 d'aquests serveis només circulen entre Martorell Central i Manresa Baixador i 1 entre Martorell Enllaç - Manresa Baixador.

| SERVEIS FERROVIARIS AMB PARADA A OLESA DE MONTSERRAT: sentit oest - est |                   |                   |
|---|-------------------|-------------------|
| Origen – Destinació   | Tipus de dia      |                   |
|   | feiner            | cap de setmana    |
| S4 - Olesa de Montserrat - Barcelona                                    | 21                | 3                 |
| R5 - Manresa – Barcelona  | 35 <sup>(2)</sup> | 32 <sup>(3)</sup> |
| <b>TOTAL</b>  | <b>55</b>         |                   |

Taula 16. Font de les dades: Elaboració pròpia a partir de la informació de FGC

<sup>(2)</sup> 13 d'aquests serveis només circulen entre Manresa Baixador i Martorell Central.

<sup>(3)</sup> 15 d'aquests serveis només circulen entre Manresa Baixador i Martorell Central.





Barcelona oferta és de tres expedicions cada hora de 7h a 10h mentre que en sentit Manresa aquesta ampliació només es dona entre les 8h i les 9h.

Per altra banda, per analitzar la cobertura del servei de ferrocarril s'ha considerat un radi de cobertura de 1.000 m al voltant de l'estació. Es tracta d'un radi molt superior a l'utilitzat pel transport urbà ja que en aquest cas es tracta d'un servei **interurbà amb poca flexibilitat en el seu traçat**. En aquest cas, només s'ha considerat la cobertura dins Olesa de Montserrat ja que el riu Llobregat, que en la part sud-oest del municipi coincideix amb el límit administratiu, exerceix de barrera territorial.

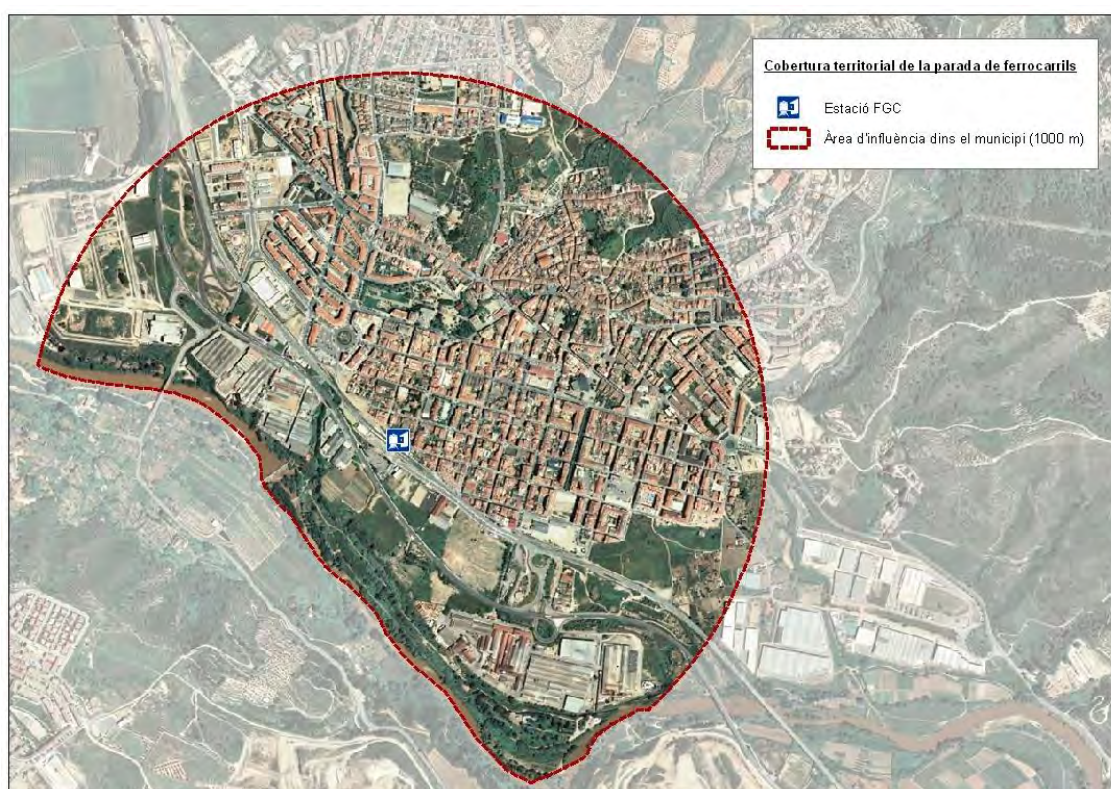


Fig. 46. Plànol de cobertura del ferrocarril dins el municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia.

El mapa anterior s'observa que bona part del casc urbà principal del municipi queden coberts sota el radi d'influència del ferrocarril. En canvi, les zones nord del barri de Les Planes i del Collet de Sant Joan així com el polígon industrial Can Singla i les urbanitzacions Oasi i Ribes Blaves queden fora del radi d'àmbit d'influència directa de l'estació i, en general, no hi ha un itinerari de fàcil accés des de la zona industrial de Can Singla.

Finalment, cal tenir en compte que Olesa de Montserrat està dins l'àmbit del sistema tarifari integrat i per tant, per viatjar amb aquest mode es poden utilitzar els títols de transport integrats de l'ATM de l'àrea de Barcelona (T-10, T-50/30, T-Familiar (70/30), T-Mes...) en funció de l'origen i destinació dels desplaçaments.

| Desplaçament | T-10    | T-50/30  | T-Familiar | T-Mes    | T-Trimestre | T-Jove   | T-Dia   | Observacions             |
|--------------|---------|----------|------------|----------|-------------|----------|---------|--------------------------|
| 1 Zona       | 7,85 "  | 32,10 "  | 46,30 "    | 48,85 "  | 134,10 "    | 114,00 " | 5,94 "  |                          |
| 2 Zones      | 15,70 " | 53,85 "  | 65,25 "    | 70,45 "  | 194,50 "    | 165,00 " | 9,30 "  |                          |
| 3 Zones      | 21,40 " | 75,60 "  | 89,50 "    | 95,20 "  | 263,00 "    | 221,50 " | 11,75 " | Viatge Olesa - Barcelona |
| 4 Zones      | 27,50 " | 94,00 "  | 109,50 "   | 113,00 " | 313,00 "    | 266,00 " | 13,25 " | Viatge Olesa - Manresa   |
| 5 Zones      | 31,60 " | 111,00 " | 126,00 "   | 130,00 " | 356,50 "    | 302,50 " | 15,00 " |                          |
| 6 Zones      | 33,60 " | 123,50 " | 136,00 "   | 138,50 " | 369,50 "    | 314,00 " | 16,80 " |                          |

Taula 19. Tarifes 2010 per desplaçaments dins de l'àmbit integrat. Font: ATM

Ara bé, FGC disposa de títols propis que només es poden adquirir a les màquines i taquilles de les estacions de aquesta operadora. Les tarifes del 2010 dels principals títols de transport són:

**Bitllets FGC****BITLLET SENZILL**

|                   | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Zona 5 | Zona 6 |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Bitllet senzill * | 1,40   | 2,10   | 2,90   | 3,90   | 4,95   | 5,80   |
| 2 en 1 **         | 2,80   | 4,20   | 5,80   | 7,80   | 9,90   | 11,60  |
| 4 en 1 **         | 5,60   | 8,40   | 11,60  | 15,60  | 19,80  | 23,20  |

\* El bitllet senzill només es pot utilitzar en un operador de transport concret, és unipersonal sense personalitzar. Té un preu unificat per a tots els operadors integrats al sistema.

\*\* Bitllet multipersonal, sempre que es faci el mateix recorregut. Caducitat: 2 mesos després del canvi de tarifes.

**ABONAMENTS FGC**

|  | Grup 1 | Grup 2 | Grup 3 | Grup 4   | Grup 5   | Grup 6   | Grup 7   |
|--|--------|--------|--------|----------|----------|----------|----------|
| <b>LLOBREGAT-ANOIA, SERVEI RODALIA</b> |        |        |        |          |          |          |          |
| Trimestral                             | 90,00  | 161,50 | 237,50 | 370,50   | 410,00   | 492,50   | 566,50   |
| Trim. Fam. nom. Cat. general           | 72,00  | 129,20 | 190,00 | 296,40   | 328,00   | 394,00   | 453,20   |
| Trim. Fam. nom. Cat. especial          | 45,00  | 80,75  | 118,75 | 185,25   | 205,00   | 246,25   | 283,25   |
| Anual                                  | 250,50 | 438,50 | 714,00 | 1.067,00 | 1.253,50 | 1.530,50 | 1.692,00 |

Taula 20. Tarifes 2010 de bitllets i abonaments propis de FGC. Font: FGC

**3.4.3. Transport públic interurbà per carretera**

Olesa de Montserrat disposa d'una oferta de transport públic interurbà per carretera relativament àmplia que facilita la connexió amb certs municipis del seu entorn immediat així com amb altres ciutats del seu àmbit geogràfic.

**Línies i recorregut**

A Olesa de Montserrat existeixen 6 línies d'autobús interurbà, amb 3 operadors diferents. La següent taula mostra una relació de línies i operadors dels serveis interurbans per carretera a la ciutat.

| <b>LÍNIES DE TRANSPORT INTERURBA I OPERADORS</b> |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Línia  | Operador                          |
| <b>LÍNIES DE SERVEI DIÛRN</b>                    |                                   |
| Olesa – Esparreguera                             | Transports Generals d'Olesa (TGO) |
| Olesa – Sta. Maria Vilalba - Martorell           | Transports Generals d'Olesa (TGO) |
| Manresa – Barcelona (amb parada a Olesa)         | UTE Bages Exprés <sup>(1)</sup>   |

| LÍNIES DE TRANSPORT INTERURBA I OPERADORS |                                   |
|---|-----------------------------------|
| Línia                                     | Operador                          |
| Olesa – Barcelona                         | UTE Bages Exprés <sup>(1)</sup>   |
| Olesa – Terrassa - Bellaterra             | Transports Generals d'Olesa (TGO) |
| LÍNIES DE SERVEI NOCTURN                  |                                   |
| N 51 Barcelona - Esparreguera             | La Hispano Igualadina SA          |

Taula 21. Font de les dades: Operadors de transport. Elaboració pròpia.

<sup>(1)</sup> Integrada per Autocars Julià, SL, Transportes Castellà, SA i Alsina Graells de Auto Transportes, SA.

Totes les línies ofereixen servei durant tot l'any a excepció de la línia Olesa . Terrassa . Bellaterra que està vinculada al període acadèmic de la Universitat Autònoma de Bellaterra i, per aquest motiu, no circula durant el mes d'agost.

El volum de servei es pot mesurar segons el nombre d'expedicions que té cada línia. La següent taula indica el nombre d'expedicions desagregades per sentit que hi ha al municipi d'Olesa de Montserrat.

| EXPEDICIONS PER TRAJECTE EN DIA FEINER TIPUS |                                      |
|--|--------------------------------------|
| Trajecte                                     | Expedicions per sentit en dia feiner |
| Olesa - Esparreguera                         | 19 + 13                              |
| Olesa – Sta. Maria Vilalba - Martorell       | 4 + 2                                |
| Olesa - Barcelona                            | 9 + 8                                |
| Manresa – Barcelona (amb parada a Olesa)     | 15 + 14                              |
| Olesa – Terrassa - Bellaterra                | 5 + 6                                |
| <b>Expedicions aproximades en dia feiner</b> | <b>95</b>                            |

Taula 22. Font de les dades: Operadors de transport. Elaboració pròpia

El valor global d'expedicions és aproximat ja que poden variar segons el dia de la setmana o la temporada de l'any.

S'ha observat que en la línia Barcelona . Olesa . Manresa hi ha expedicions que actuen com a reforços del servei Olesa . Barcelona durant les franges horàries punta del dia.

Així mateix, també s'ha trobat que el servei Olesa . Terrassa . Bellaterra té una oferta insuficient ja que de les 13h a les 21h no fa parada a Olesa de Montserrat. Paral·lelament, al servei Olesa . Sta. Maria Vilalba . Martorell també es troba una manca de serveis al vespre i al cap de setmana.

## Principals vies d'accés a la ciutat

Les línies de transport interurbà utilitzen la majoria de vies d'accés a la ciutat d'Olesa de Montserrat per arribar a les diferents parades en què donen servei. A part de la parada a la plaça de l'Oli i la de plaça Catalunya, alguns serveis també fan parada a la rotonda dels Closos.

Segons la procedència de cada línia l'accés a Olesa de Montserrat es realitza per les següents vies:



Fig. 47. Principals itineraris i parades dels serveis interurbans per carretera a Olesa de Montserrat.  
Font cartogràfica: ICC

## Tarifes

Per viatjar amb aquest mode es poden utilitzar els títols de transport integrats de l'ATM de l'àrea de Barcelona (T-10, T-50/30, T-Familiar (70/30), T-Mes...) en funció de l'origen i destinació dels desplaçaments (veure *taula 18* de l'apartat 3.4.1 Ferrocarril).

## Informació

Tant els pals de parada com les dues marquesines compartides amb el servei urbà disposen de la informació enganxada dels horaris de sortida i arribada a l'inici i final de trajecte o de totes les parades segons la línia.



Fig. 48. Informació de parada Transport públic de Catalunya

## Comparativa dels diferents serveis interurbans amb parada a Olesa de Montserrat



En les taules següents es mostren les característiques bàsiques dels diferents serveis interurbans existents en els corredors entre Olesa de Montserrat i les dues ciutats més importants del seu entorn: Barcelona i Manresa

| <b>OLESA - BARCELONA</b>               | <b>Bus interurbà</b> | <b>FGC</b>    |
|--|----------------------|---------------|
| Estació / parada principal a Barcelona | Rda. Universitat     | Pl. d'Espanya |
| Expedicions Barcelona . Olesa          | 16                   | 39            |
| Expedicions Olesa . Barcelona          | 17                   | 43            |
| Temps de viatge Barcelona . Olesa      | 45 min.              | 56 min.       |
| Primera sortida (Barcelona / Olesa)    | 07:30 / 06:20        | 05:04 / 05:37 |
| Darrera sortida (Barcelona / Olesa)    | 22:15 / 21:00        | 22:36 / 23:21 |

Taula 23. Comparativa servei interurbà Olesa Barcelona segons mode de transport

| <b>OLESA - MANRESA</b>            | <b>Bus interurbà</b> | <b>FGC</b>    |
|-----------------------------------|----------------------|---------------|
| Expedicions Olesa - Manresa       | 11                   | 21            |
| Expedicions Manresa - Olesa       | 12                   | 22            |
| Temps de viatge Olesa . Manresa   | 35 min.              | 33 min.       |
| Primera sortida (Olesa / Manresa) | 07:30 / 05:50        | 05:17 / 06:02 |
| Darrera sortida (Olesa / Manresa) | 22:15 / 20:30        | 23:32 / 23:22 |

Taula 24. Comparativa servei interurbà Olesa Manresa segons mode de transport.

Actualment FGC és el servei que ofereix un major volum d'oferta i un temps de viatge més competitiu entre Manresa i Olesa de Montserrat. En canvi, entre Olesa de Montserrat i Barcelona l'autobús ofereix un temps de viatge menor al ferrocarril enfront el major nombre d'expedicions del servei ferroviari.

#### 3.4.4. Aeri

El telefèric entre Olesa de Montserrat i Esparreguera es va posar en servei el 14 d'octubre de 2005 i es tracta d'un funicular aeri que es presenta com una extensió del Metro del Baix Llobregat.

Des d'Olesa de Montserrat s'hi accedeix a través de l'estació de FGC que exerceix el paper d'intercanviador entre el mode ferroviari i l'aeri per cable. La seva construcció respon a la demanda dels usuaris, sobretot d'Esparreguera. Amb aquest servei tenen noves possibilitats de connexió amb el municipi d'Olesa de Montserrat, que els permet anar cap al Baix Llobregat i el Barcelonès, així com cap al Bages usant l'aeri en combinació amb la línia de tren Llobregat-Anoia.

La línia té una longitud de 1,4 km i el temps de recorregut és de 4 minuts. Cada cabina té capacitat per a 15 persones.

En les següents taules es mostren tots els horaris de servei de l'aeri i les possibles combinacions amb les línies S4 i R5 de ferrocarrils.

| Feiners / Laborables / Weekdays                                       |               | Circula de diària a diuenes feiners, excepte mes d'agost (consulteu dates)<br>Circula de lunes a viernes laborables, excepte mes de agosto (consultar fechas)<br>Runs from Monday to Friday except in August and public holidays (see table) |                      |                      |                      |                |                         |   |                |                |                |                |                |                |                |                |                |       |       |                         |                |  |
|---|---------------|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------|-------------------------|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|-------|-------------------------|----------------|--|
| → Direcció dels trens i de l'aeri / Direction of trains and cable car |               |  |                      |                      |                      |                |                         |   |                |                |                |                |                |                |                |                |                |       |       |                         |                |  |
| <b>R5</b><br>Maresca  | Hores / Hours | 5.17<br>5.53   | 6.12<br>6.32         | 7.12<br>7.32         | 8.12<br>8.32         | 9.12<br>9.32   | 10.12<br>10.32          | 11.12<br>11.32  | 12.12<br>12.32 | 13.12<br>13.32 | 14.12<br>14.32 | 15.12<br>15.32 | 16.12<br>16.32 | 17.12<br>17.32 | 18.12<br>18.32 | 19.12<br>19.32 | 20.12<br>20.32 | 21.32 | 22.36 | 23.32                   |                |  |
|   | Hores / Hours | 6.17<br>6.37<br>6.56   | 7.16<br>7.36<br>7.56 | 8.17<br>8.37<br>8.57 | 9.17<br>9.37<br>9.59 | 10.21<br>10.43 | 11.05<br>11.25<br>11.45 | Cada 20 minuts<br>Cada 20 minutos<br>Every 20 minutes |                |                |                |                |                |                |                |                |                |       |       | 21.05<br>21.25<br>21.45 | 22.05<br>22.12 |  |
| ← Direcció dels trens i de l'aeri / Direction of trains and cable car |               |  |                      |                      |                      |                |                         |   |                |                |                |                |                |                |                |                |                |       |       |                         |                |  |
|   | Hores / Hours | 6.17<br>6.37<br>6.56   | 7.16<br>7.36<br>7.56 | 8.17<br>8.37<br>8.57 | 9.17<br>9.37<br>9.59 | 10.21<br>10.43 | 11.05<br>11.25<br>11.45 | Cada 20 minuts<br>Cada 20 minutos<br>Every 20 minutes |                |                |                |                |                |                |                |                |                |       |       | 21.05<br>21.25<br>21.45 | 22.05<br>22.12 |  |
| <b>S4</b><br>Barcelona  | Hores / Hours | 5.37<br>6.04<br>6.47   | 7.04<br>7.24<br>7.44 | 8.04                 | 9.16                 | 10.16          | 11.16                   | 12.16   | 13.16          | 14.16          | 15.16          | 16.16          | 17.16          | 18.16          | 19.16          | 20.16          | 21.16          | 22.16 | 23.21 |                         |                |  |
| <b>R5</b><br>Barcelona  | Hores / Hours | 6.35<br>6.55   | 7.15<br>7.35<br>7.55 | 8.15<br>8.35<br>8.55 | 9.35<br>9.55         | 10.35<br>10.55 | 11.35<br>11.55          | 12.35<br>12.55  | 13.35<br>13.55 | 14.35<br>14.55 | 15.35<br>15.55 | 16.35<br>16.55 | 17.35<br>17.55 | 18.35<br>18.55 | 19.35<br>19.55 | 20.35<br>20.55 | 21.55          | 22.40 | 23.59 |                         |                |  |

**Notes / Notes**

- 1 Circula hasta Martorell y continúa su recorrido hasta Barcelona-Pi. España con parada en todas las estaciones.
- 2 Servicio hasta Martorell-Central.
- 3 Servicio fins a Martorell-Central.

| Dissabtes, festius / Sábados, festivos / Weekends, public holidays    |               | Circula els diuenes, festius i feiners del mes d'agost (consulteu dates)<br>Circula sábados, festivos y feiners de mes de agosto (consultar fechas)<br>Runs on Saturdays, public holidays and August weekdays (see table) |                            |   |              |                |                |                |                |                |                |                         |                |                |                |                |                |                |       |       |  |
|---|---------------|---|----------------------------|---|--------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-------|-------|--|
| → Direcció dels trens i de l'aeri / Direction of trains and cable car |               |   |                            |   |              |                |                |                |                |                |                |                         |                |                |                |                |                |                |       |       |  |
| <b>R5</b><br>Maresca  | Hores / Hours | 5.17<br>5.51  | 6.32                       | 7.12<br>7.32  | 8.12<br>8.32 | 9.12<br>9.32   | 10.12<br>10.32 | 11.12<br>11.32 | 12.12<br>12.32 | 13.12<br>13.32 | 14.12<br>14.32 | 15.12<br>15.32          | 16.12<br>16.32 | 17.12<br>17.32 | 18.12<br>18.32 | 19.12<br>19.32 | 20.12<br>20.32 | 21.32          | 22.36 | 23.32 |  |
|   | Hores / Hours | 6.27<br>6.44  | 7.04<br>7.24<br>7.44       | Cada 20 minuts<br>Cada 20 minutos<br>Every 20 minutes |              |                |                |                |                |                |                | 14.04<br>14.24<br>14.44 | 16.24<br>16.44 | 17.04<br>17.44 | 18.04<br>18.44 | 19.04<br>19.44 | 20.04<br>20.44 | 21.04<br>21.37 |       |       |  |
| ← Direcció dels trens i de l'aeri / Direction of trains and cable car |               |   |                            |   |              |                |                |                |                |                |                |                         |                |                |                |                |                |                |       |       |  |
|   | Hores / Hours | 6.27<br>6.44  | 7.04<br>7.24<br>7.44       | Cada 20 minuts<br>Cada 20 minutos<br>Every 20 minutes |              |                |                |                |                |                |                | 14.04<br>14.24<br>14.44 | 16.24<br>16.44 | 17.04<br>17.44 | 18.04<br>18.44 | 19.04<br>19.44 | 20.04<br>20.44 | 21.04<br>21.37 |       |       |  |
| <b>S4</b><br>Barcelona  | Hores / Hours | 5.48<br>6.54  | No circula<br>Does not run |   |              |                |                |                |                |                |                |                         |                |                |                |                |                |                |       | 23.21 |  |
| <b>R5</b><br>Barcelona  | Hores / Hours | 6.35<br>6.55  | 7.15<br>7.35<br>7.55       | 8.35<br>8.55  | 9.35<br>9.55 | 10.35<br>10.55 | 11.35<br>11.55 | 12.35<br>12.55 | 13.35<br>13.55 | 14.35<br>14.55 | 15.35<br>15.55 | 16.35<br>16.55          | 17.35<br>17.55 | 18.35<br>18.55 | 19.35<br>19.55 | 20.35<br>20.55 | 21.55          | 22.40          | 23.59 |       |  |

**Notes / Notes**

- 1 Circula hasta Martorell y continúa su recorrido hasta Barcelona-Pi. España con parada en todas las estaciones.
- 2 Servicio hasta Martorell-Central.
- 3 Servicio los días laborables del mes de agosto.

Taula 25. Horaris del servei aeri Esparreguera . Olesa de Montserrat i les combinacions amb la S4 i S5 de ferrocarrils (feiners, caps de setmana i festius). Font: FGC

En dies feiners, l'aeri funciona de 6h17 a 22h12. S'ofereixen tres serveis per sentit cada hora sent l'excepció les franges horàries de les 6h, les 10h i les 22h amb només dues expedicions.

Els caps de setmana es redueix lleugerament el servei que comença a les 6h27 i realitza la darrera expedició a les 21h37 en ambdós sentits. No hi ha servei de 15h a 16h.

### 3.4.5. Taxi

#### Cobertura territorial

Olesa de Montserrat compta amb dues una parades de taxi estables ubicades als punts següents:

- Carrer Afons Sala amb Lluís Puigjaner,
- Estació de FGC



Fig. 49. Parades de taxi al carrer Alfons Sala i a l'estació de FGC  
Font de les dades: Elaboració pròpia

## Llicències

Olesa de Montserrat té actualment 18 llicències de taxi. Això suposa una ràtio de 0,77 llicències per cada 1.000 habitants.

Si ha comparat aquest índex amb el dels altres municipis propers de la comarca i observa que, en general, aquests tenen moltes menys llicències per habitant. Cal prestar atenció al cas d'Esparreguera que, sent l'únic dels municipis analitzats sense estació de FGC, disposa de la ràtio més baixa dels municipis analitzats (només la meitat de llicències per habitant que Olesa de Montserrat).

| Municipi                   | Núm. Llicències de taxi | Població padró 2009 | Llicències per 1.000 hab. |
|----------------------------|-------------------------|---------------------|---------------------------|
| <b>Olesa de Montserrat</b> | <b>18</b>               | <b>23.301</b>       | <b>0,77</b>               |
| Esparreguera               | 6                       | 21.855              | 0,27                      |
| Abrera                     | 3                       | 11.521              | 0,26                      |
| Sant Esteve Sesrovires     | 3                       | 7.202               | 0,42                      |
| Martorell                  | 18                      | 26.681              | 0,67                      |

Taula 26. Nombre de llicències per habitant.  
Font de les dades: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDESCAT i Ajuntaments

## Tarifes

A les següents taules s'observen les diferents tarifes i suplementos pel 2009 del servei de taxi de Olesa de Montserrat:

| Tarifa 1 (nocturna) |               |             | Tarifa 2 (diürna) |               |             |
|---------------------|---------------|-------------|-------------------|---------------|-------------|
| Baixada bandera     | Km recorregut | Hora espera | Baixada bandera   | Km recorregut | Hora espera |
| 4,00 €              | 1,09 €        | 19,12 €     | 3,40 €            | 1,05 €        | 18,05 €     |

| Suplements     |           |                   |
|----------------|-----------|-------------------|
| Avís telefònic | Equipatge | Animals domèstics |
| 1,70 €         | 1,59 €    | 1,38 €            |

Taula 27. Tarifes del taxi a Olesa de Montserrat 2010.  
Font de les dades: Ajuntament d'Olesa de Montserrat.

Les tarifes del servei de taxi d'Olesa de Montserrat són similars a les dels altres municipis del seu entorn.

### 3.5. Xarxa de vehicles privats motoritzats

#### 3.5.1. Xarxa viària d'accés a la ciutat

Olesa de Montserrat té una bona situació en relació a la seva xarxa viària, que ha millorat al llarg dels anys. Actualment, les principals vies que connecten el municipi amb la resta del territori són:

- Carretera BV-1201 d'Olesa a Martorell. Aquesta via enllaça amb la comarcal C-243 de Terrassa a Martorell a l'alçada de aquest darrer.
- Carretera C-55 d'Abrera a Manresa. Enllaça a Abrera amb la A-2 (autovia) de Barcelona a Igualada i Lleida.
- Carretera C-1414. Permet accedir a l'autovia A-2 per Esparreguera.
- Carretera B-120 a Terrassa per Viladecavalls. Enllaça amb la carretera BV-121 cap a l'estació del Nord de la RENFE (fora de servei) i d'allí amb la carretera BV-1211, que duu a Vacarisses i permet arribar a la comarcal BP-1213 de Terrassa a Manresa.
- L'autovia A-2 no discorre pel terme municipal d'Olesa de Montserrat, tot i això també s'ha considerat en l'anàlisi ja que és la principal via de connexió amb Barcelona.
- Enllaç entre la carretera local de Martorell (BV-1201) i l'autovia A-2 a Abrera com a part de la futura B-40 (Ronda del Vallès o Quart Cinturó).

El mapa següent dóna una visió global de la xarxa viària del municipi:

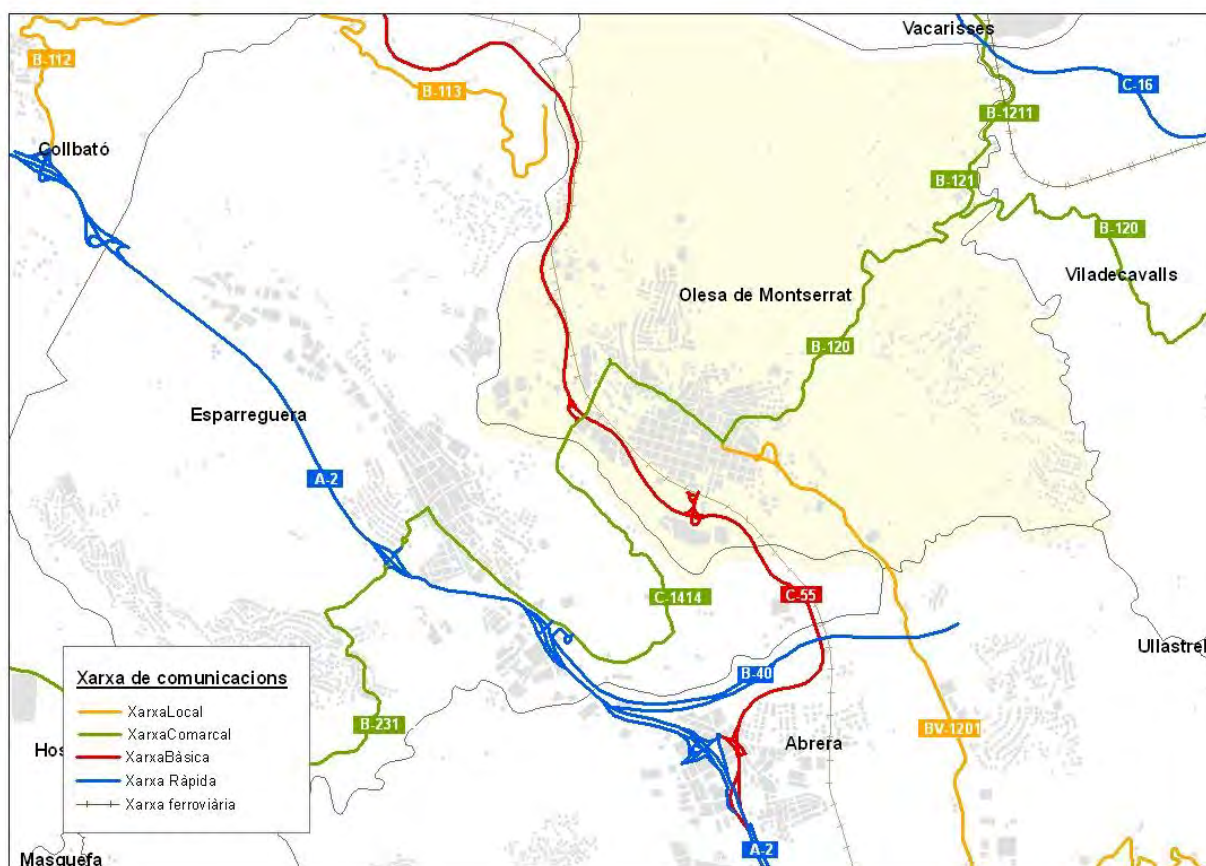


Fig. 50. Xarxa viària del municipi d'Olesa de Montserrat i connexions amb els nuclis més importants.  
Font: elaboració pròpia.

### 3.5.2. Xarxa viària principal de la ciutat

Un cop analitzades les principals carreteres d'accés al municipi, per tal de poder analitzar més endavant la mobilitat en cotxe privat dins del terme municipal i veure els impactes d'eventuals modificacions, s'ha estudiat el sistema circulatori dins del nucli urbà.

#### *Jerarquitització de la xarxa*

La xarxa viària urbana principal està formada pels carrers que distribueixen el trànsit per l'interior de la ciutat i són els següents:

- **Carrer d'Anselm Clavé:** es tracta d'un carrer unidireccional en el tram que recull el trànsit provinent del nord-oest de la ciutat (principalment de la urbanització de les Planes) fins a l'encreuament amb el carrer de Jacint Verdaguer. En canvi, entre aquest darrer punt i la carretera a Terrassa la via esdevé bidireccional.
- **Carrer Argelins:** és un carrer bidireccional amb una calçada estreta que no permet el pas simultani de ambdós sentits de circulació. En aquest carrer hi ha instal·lats dos semàfors que donen pas alternat als dos sentits de circulació.
- **Carrer Indústria:** es tracta del tram bidireccional. És una via molt utilitzada per l'enllaç amb la C1414 i C55 entrada nord, així com per anar a Sant Bernat i Les Planes.
- **Carrer de Jacint Verdaguer:** es tracta d'un carrer unidireccional que canalitza el trànsit vertical de la zona oest d'Olesa de Montserrat. Permet penetrar al casc urbà des de la C-55.

- **Carrer Progrés:** és una via unidireccional amb aparcaments a ambdós costats de la calçada. Conduïx el transit vertical en sentit nord-sud des de Francesc Macià fins a la C-55.
- **Avinguda de Francesc Macià:** és l'eix principal de l'alesa de Montserrat. Es tracta d'una via bidireccional que travessa el casc urbà de l'est a l'oest. Els seus extrems connecten amb la C-1414 a Esparreguera i la BV-1201 a Martorell.

Al mapa següent s'observa la xarxa viària principal del casc urbà.



Fig. 51. Xarxa de connexió interna del municipi d'alesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia.

En un segon nivell, com a xarxa col·lectora o distribuïdora, s'identifiquen els carrers Amadeu Paltort, Priorat i Vall d'Aran.

La resta de carrers pertanyen a la xarxa secundària veïnal o local.

### *Sentits de circulació*

S'han analitzat els sentits de circulació de la xarxa viària de l'alesa de Montserrat que actualment presenta la següent configuració:



Fig. 52. Sentits de circulació de la xarxa viària del municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: Ajuntament d'Olesa de Montserrat.

De manera general, en el municipi predomina la unidireccionalitat especialment a la zona de l'Eixample. Així mateix, també es concentren molts carrers de sentit únic al nucli antic, on la majoria de carrers oberts a la circulació són de plataforma única.

### *Interseccions*

Totes les interseccions semaforitzades es troben sobre la xarxa bàsica de carrers d'Olesa de Montserrat.

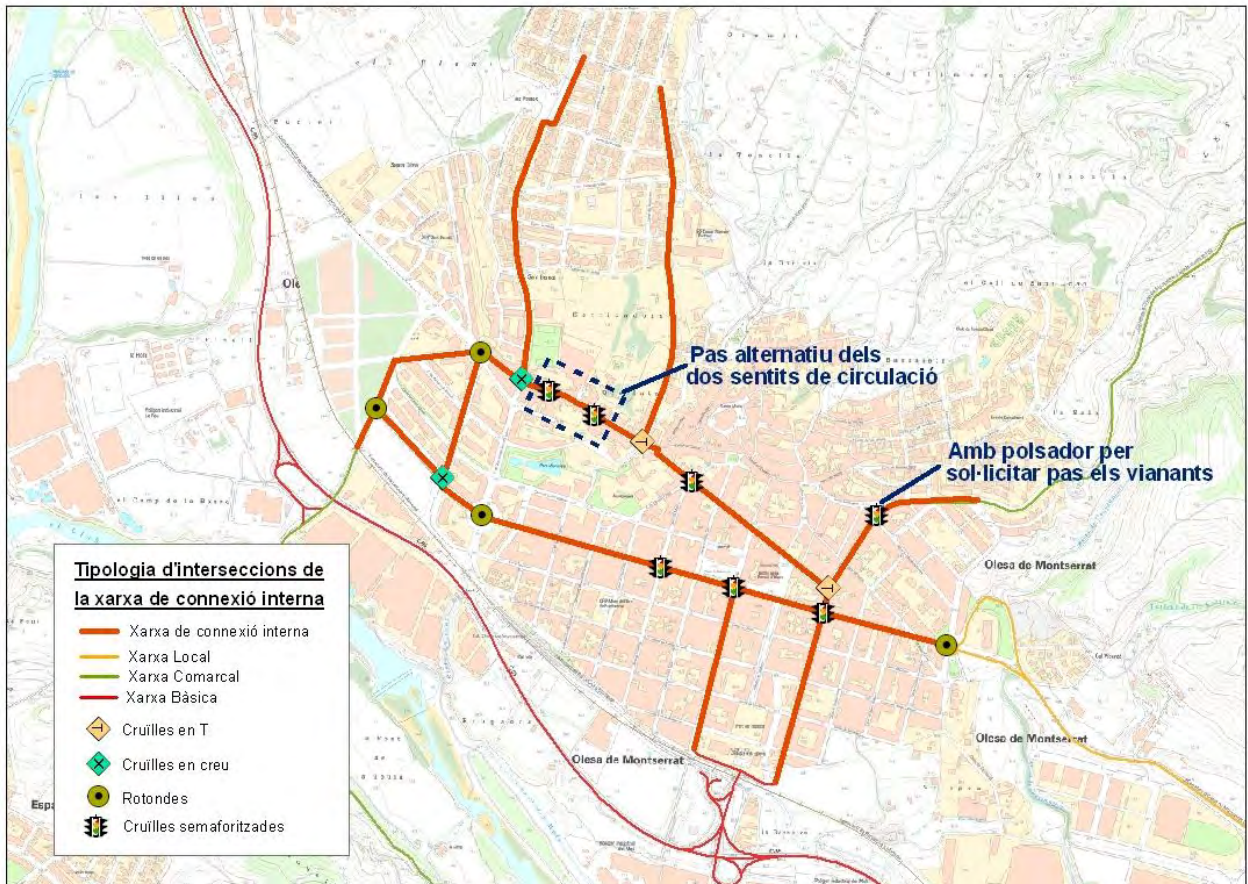


Fig. 53. Cruïlles semaforitzades del municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia.

Al mapa anterior també s'observen dos semàfors al carrer Argelins. Com ja s'ha explicat en aquest mateix apartat, aquest carrer presenta un tram especialment estret que no permet el pas simultani de dos vehicles en paral·lel. Actualment, en aquest tram hi ha instal·lats dos semàfors que donen pas alternatiu als dos sentits de circulació.

Així mateix, cal tenir en compte que a Olesa de Montserrat no existeix cap semàfor amb prioritat per l'autobús.

Finalment, l'únic semàfor que permet sol·licitar el pas als vianants mitjançant un pulsador es troba al carrer Anselm Clavé amb Sant Eloi.

#### *Elements reductors de la velocitat*

Finalment, també s'han identificat diferents elements puntuals reductors de la velocitat a la xarxa viària d'Olesa de Montserrat.

Per norma general, són elements que s'han d'utilitzar de forma prioritària en vies secundàries i en les vies interiors dels barris (carrers de la xarxa secundària veïnal o local amb una velocitat limitada a un màxim de 30 km/h), més que en la xarxa viària bàsica.

En el cas de la xarxa viària d'Olesa de Montserrat també s'han trobat elements d'aquest tipus sobre la xarxa de connexió interna a l'entorn de determinats centres educatius o en cruïlles sense semaforitzar.



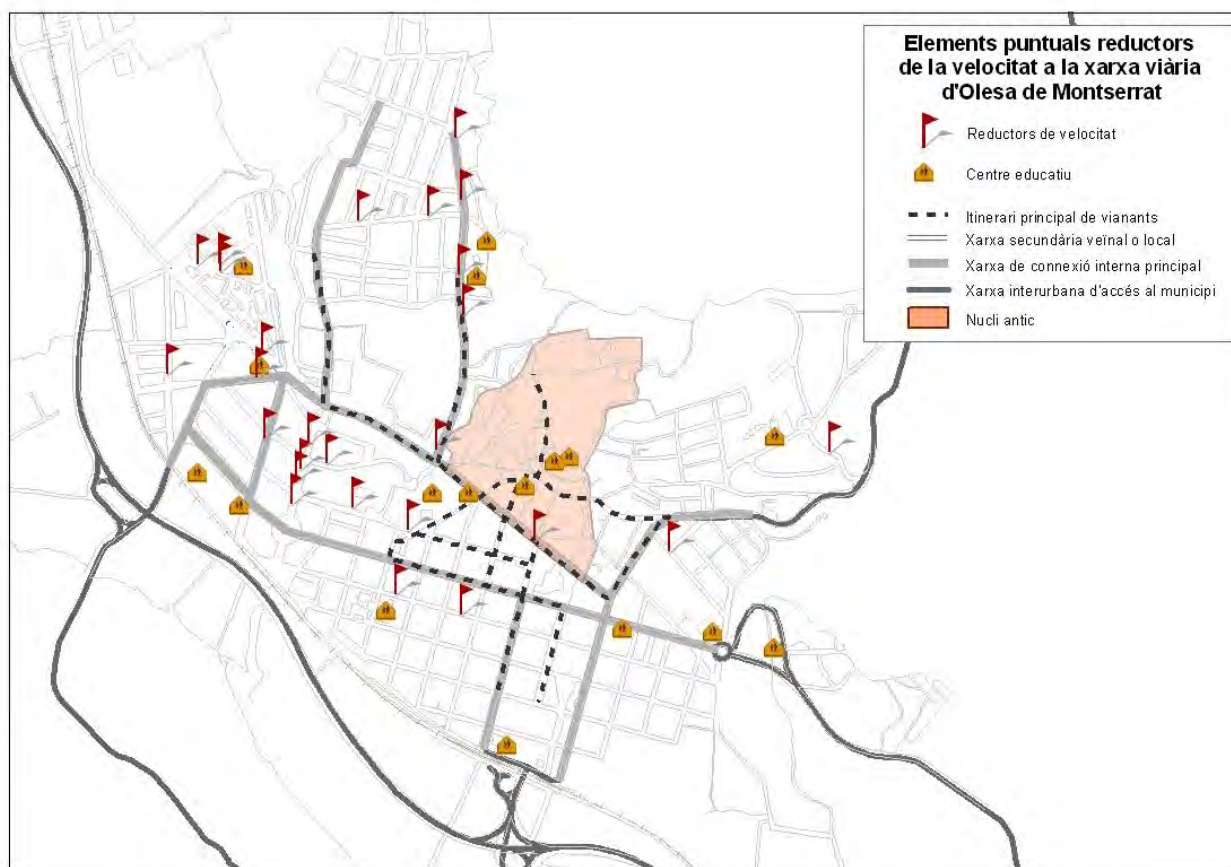


Fig. 54. Elements redactors de la velocitat del municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia.

Dins el nucli antic no hi ha cap element puntual reductor de la velocitat. Cal tenir en compte que a la majoria dels carrers d'aquesta zona està implantada la plataforma única. En aquest cas, tot i no ser el seu objectiu principal, en aquest tipus de carrer els vehicles han de reduir la velocitat ja que comparteixen la via amb els vianants.

### 3.6. Aparcament

La desigual tipologia d'oferta i de necessitats d'aparcament Olesa de Montserrat es reflexa en un diferent funcionament dels àmbits que la conformen. Hi trobem zones marcadament d'ús residencial, altres d'una alta demanda forana i/o comercial i fins i tot zones amb un elevat nombre d'aparcaments il·legals.

Per tal d'analitzar la situació de l'aparcament s'ha treballat amb les seccions censals del municipi. Per aquest motiu, abans de valorar l'oferta, es caracteritzaran els principals aspectes de cadascuna d'aquestes zones en relació amb la problemàtica de l'aparcament.

- **Secció 1: Sant Bernat . Els Closos.** Es tracta d'una secció que inclou dues zones de característiques molt diferenciades. La part més septentrional és una zona residencial conformada principalment per blocs d'habitatge dels anys 50 i 60 sense aparcament propi. En canvi, a la part sud s'hi troben habitatges més nous que incorporen reserves d'aparcament privades. En aquesta zona també hi ha una important bossa d'aparcament lliure a la calçada que és utilitzat tant per la seva pròpia demanda com per la que generen els centres educatius i comerços que s'hi localitzen.

- **Secció 2: Centre Vila.** És una zona molt propera al centre històric en la qual es localitzen els principals equipaments del municipi (ajuntament, CAP, policia, mercat municipal, etc.). En aquesta secció hi ha una elevada oferta d'aparcament destinat a l'usuari forà. Disposa de zona blava i d'un pàrquing soterrat de titularitat pública (en règim de concessió) que proveeix d'aparcament residencial i de rotació tant a la pròpia secció com a les limítrofes.
- **Secció 3: Nucli Antic.** És la zona on hi ha un menor nombre de places d'aparcament, tant en superfície com fora de la calçada. La baixa concentració d'oferta es deu a la seva morfologia urbana de casc antic amb carrers estrets i cases de cos sense aparcament.
- **Secció 4: Collet de Sant Joan.** Hi predomina l'activitat residencial. La demanda d'aparcament es concentra en el seu àmbit més meridional per ser proper a una zona de major activitat comercial.
- **Secció 5: Poble Sec.** Aquesta secció ha canviat la configuració de les reserves d'aparcament en superfície arrel d'una re-urbanització recent mitjançant la qual han quedat senyalitzats tots els espais en calçada destinats a l'aparcament. Tot i això, el perfil de l'oferta continua sent eminentment residencial. Recentment també s'ha construït un aparcament amb una capacitat d'entorn de 80 places davant del CEIP Puigventós.
- **Secció 6: Eixample . La Central.** Es tracta d'una de les zones amb major densitat de demanda d'aparcament residencial. Disposa d'un pàrquing soterrat de titularitat privada. Per altra banda, a les zones perifèriques de la secció s'hi troben diverses explanades d'aparcament fora de calçada sense cap tipus de vigilància amb capacitat per gairebé 200 vehicles.
- **Secció 7: Eixample . La Rambla.** De la mateixa manera que la secció 2, es tracta d'una zona molt propera al centre històric. S'hi desenvolupa una important activitat comercial, motiu pel qual hi ha una elevada oferta d'aparcament destinat a l'usuari forà. Per aquest motiu més del 80% de les places de zona blava del municipi es troben en aquesta secció.
- **Secció 8: Eixample . Estació FGC.** Zona situada a l'entorn de l'estació de ferrocarril d'ales de Montserrat, amb una elevada necessitat d'aparcament residencial. Hi ha un aparcament per als usuaris del mode ferroviari a l'altra banda de les vies del tren tot i que en l'actualitat no està senyalitzat apropiadament. En aquesta secció s'acaba de construir un aparcament al cementiri vell amb capacitat per 48 vehicles.
- **Secció 9: Les Planes.** Hi predominen les vivendes unifamiliars que disposen de més d'una plaça d'aparcament privat fora de calçada. La demanda d'aparcament principal és la residencial tot i que puntualment es dona demanda d'aparcament forana entorn els diversos equipaments esportius que acull la zona.

S'ha distribuït i compartat objecte d'estudi en funció dels diferents tipus d'aparcaments existents a Olesa de Montserrat:

|                   |                               |                            |   |
|-------------------|-------------------------------|----------------------------|---|
| <b>APARCAMENT</b> | <b>A LA VIA PÚBLICA</b>       | <b>Lliure o no regulat</b> | Consisteix en reserves de sòl destinades a l'estacionament gratuït de vehicles. Aquests aparcaments, en calçada, no són vigilats.   |
|                   |                               | <b>Regulat</b>             | <b>Zones càrrega/descàrrega:</b> reservades per estacionaments de curta durada (< 30 minuts) de les 8h a les 14h i de 17h00 a 20h. En aquestes places també hi tenen dret d'aparcament els vehicles amb targeta de discapacitats. |
|                   |                               |                            | <b>Zona Blava:</b> aparcaments en superfície de pagament. Els horaris i tarifes varien segons la zona i el dia de la setmana. En aquestes places també hi tenen dret d'aparcament els vehicles amb targeta de discapacitats.      |
|                   | <b>FORA DE LA VIA PÚBLICA</b> | <b>Privat</b>              | Es tracta de les places d'aparcament ubicades a l'interior de les finques privades i que disposen de guals individuals o comunitaris.   |
|                   |                               |                            | <b>Públic</b>   |

Taula 28. Classificació de l'aparcament

### 3.6.1. Aparcament lliure

La metodologia emprada per a estimar la densitat d'aparcament lliure ha consistit en localitzar espais d'aparcament en superfície de zones representatives de cada una de les seccions censals, a les quals s'ha acabat aplicant un mòdul ajustat a les característiques del parc automobilístic actual (s'ha considerat 5 metres/plaça en el cas de l'aparcament en cordó i 2,5 m/plaça en el de bateria). En tots els casos s'ha tingut en compte la reducció que suposa l'existència de guals i de mobiliari urbà.

En el següent mapa es representen les places d'aparcament lliure en relació a les hectàrees urbanitzades de cada secció censal:

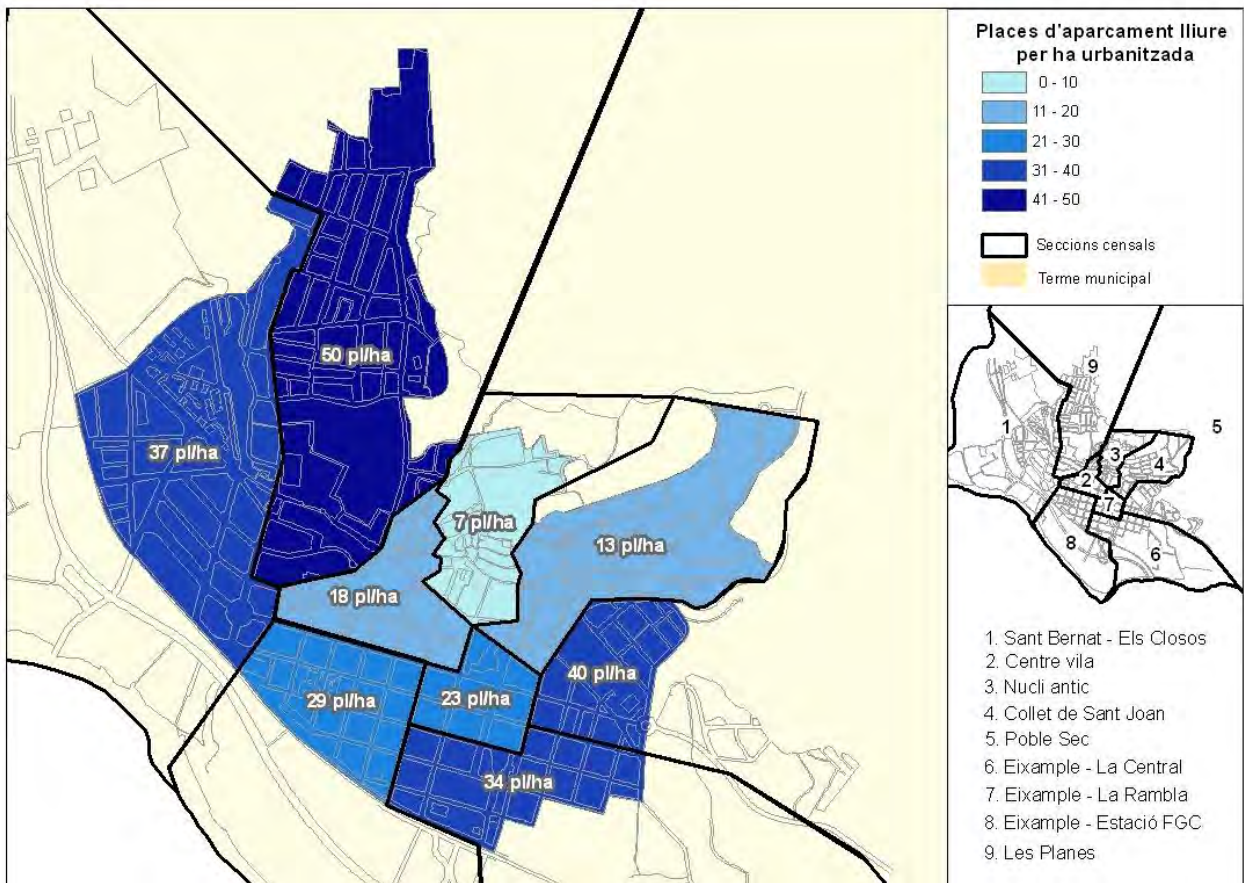


Fig. 55. Densitat d'oferta d'aparcament lliure del municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia.

S'observa que la secció amb menor oferta d'aparcament lliure és la corresponent al Nucli Antic amb només set places per cada hectàrea urbanitzada. Les reserves d'aquesta zona es concentren principalment a l'entorn de l'església de Santa Maria i al carrer de l'església de Santa Maria, la placeta de Santa Oliva i el carrer Garraf a l'alçada del Porxo de Santa Oliva.

La segueixen les seccions dos i quatre amb una densitat de 18 pl/ha i 13 pl/ha respectivament tot i que cal tenir en compte que la baixa densitat d'aparcament lliure d'aquestes dues zones és deguda a diferents causes:

- La zona dos alberga equipaments que generen una elevada demanda d'aparcament de rotació i per tant, compta amb un important nombre de reserves d'aparcament regulades (zona blava) en detriment de les lliures.
- Els carrers de la zona quatre tenen una geometria que, en la majoria de casos, només permet l'aparcament en un dels seus costats i, per tant, limita l'oferta.

A l'altre extrem hi trobem la secció nou que amb 50 places per hectàrea urbanitzada és la zona amb major densitat d'oferta de places lliures.

### 3.6.2. Aparcament regulat

#### Reserves per a vehicles amb targeta de discapacitat

Olesa de Montserrat disposa d'una àmplia oferta d'aparcaments reservats per a persones amb mobilitat reduïda.

Es troben dues tipologies de reserves d'aparcament: les genèriques i les nominals. Les primeres estan autoritzades a qualsevol vehicle que disposi de targeta de discapacitat i les segones estan reservades a vehicles concrets (sempre i quant la seva matrícula consti a la senyalització vertical que acompanya la plaça d'aparcament).

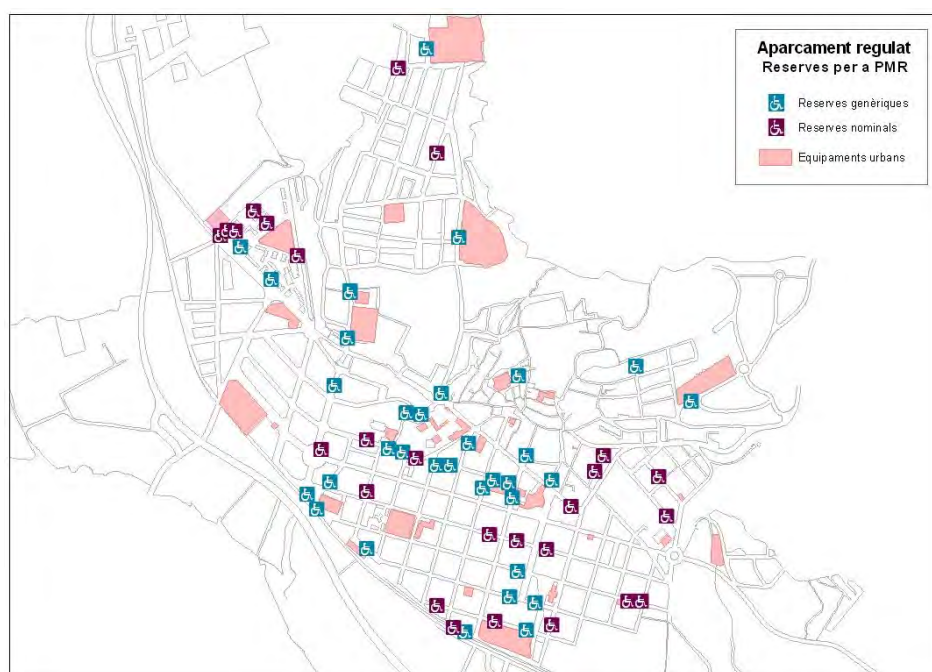


Fig. 56. Aparcament regulat del municipi d'Olesa de Montserrat. Reserves per a PMR.  
Font: elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per l'Ajuntament.

En conjunt, aquestes dues tipologies de reserves d'aparcament suposen una oferta de 2,6 places per cada 1.000 habitants. Es troben repartides per tot el casc urbà tot i que s'ha observat que davant dels principals equipaments s'hi pot trobar almenys una plaça d'aparcament genèrica per a PMR.

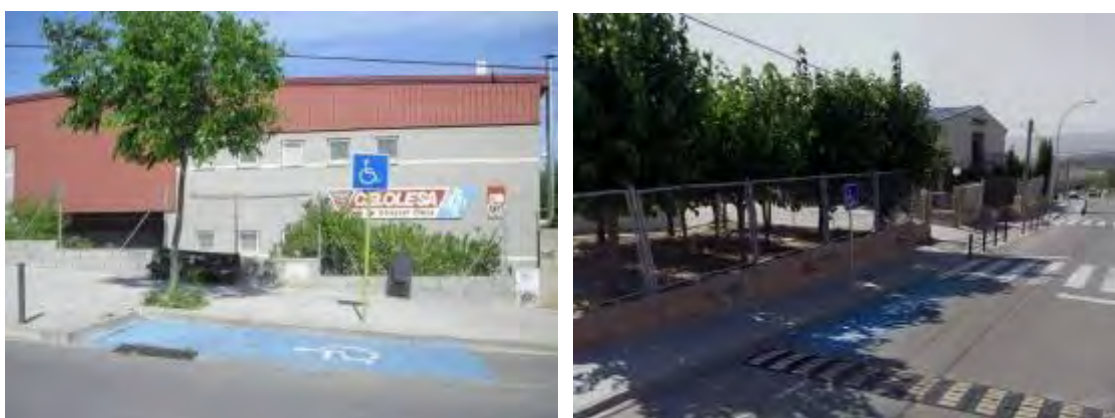


Fig. 57. Reserves d'aparcament genèriques davant el C.B. Olesa i l'IES Daniel Blanxart.

## Zones de càrrega - descàrrega

Les zones de càrrega i descàrrega es troben principalment a l'entorn dels eixos comercials de la població. El següent mapa mostra el detall de la localització d'aquestes reserves d'aparcament:

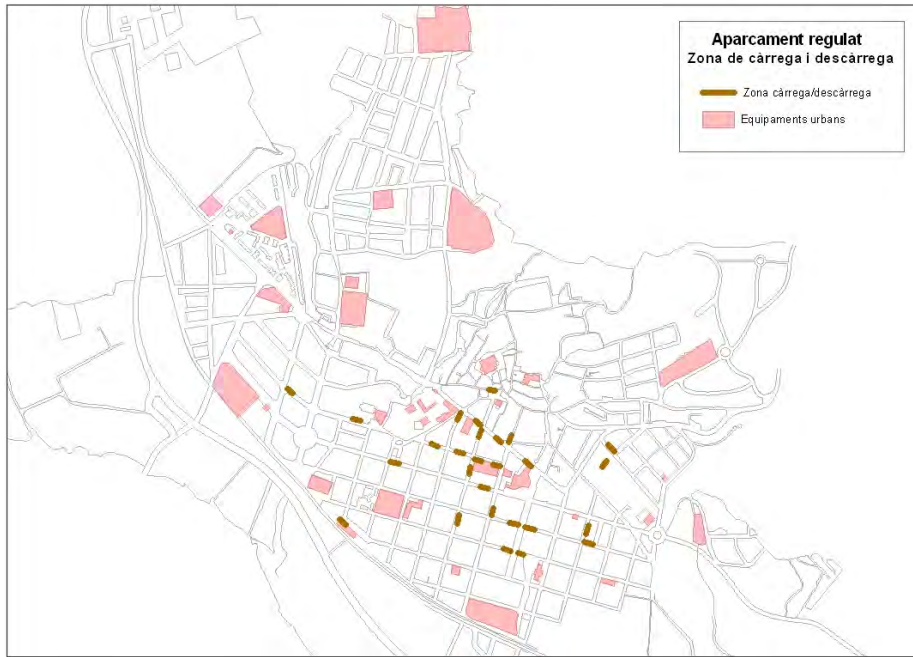


Fig. 58. Aparcament regulat del municipi d'Olesa de Montserrat. Zona de càrrega/descàrrega.  
Font: elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per l'Ajuntament.

### Zona Blava

Les zones blaves a Olesa de Montserrat es concentren bàsicament al barri de l'Eixample, dins la regió compresa entre els carrers Anselm Clavé, Pau Casals i l'avinguda Francesc Macià. Es tracta d'un total de set carrers amb un total de 158 places.

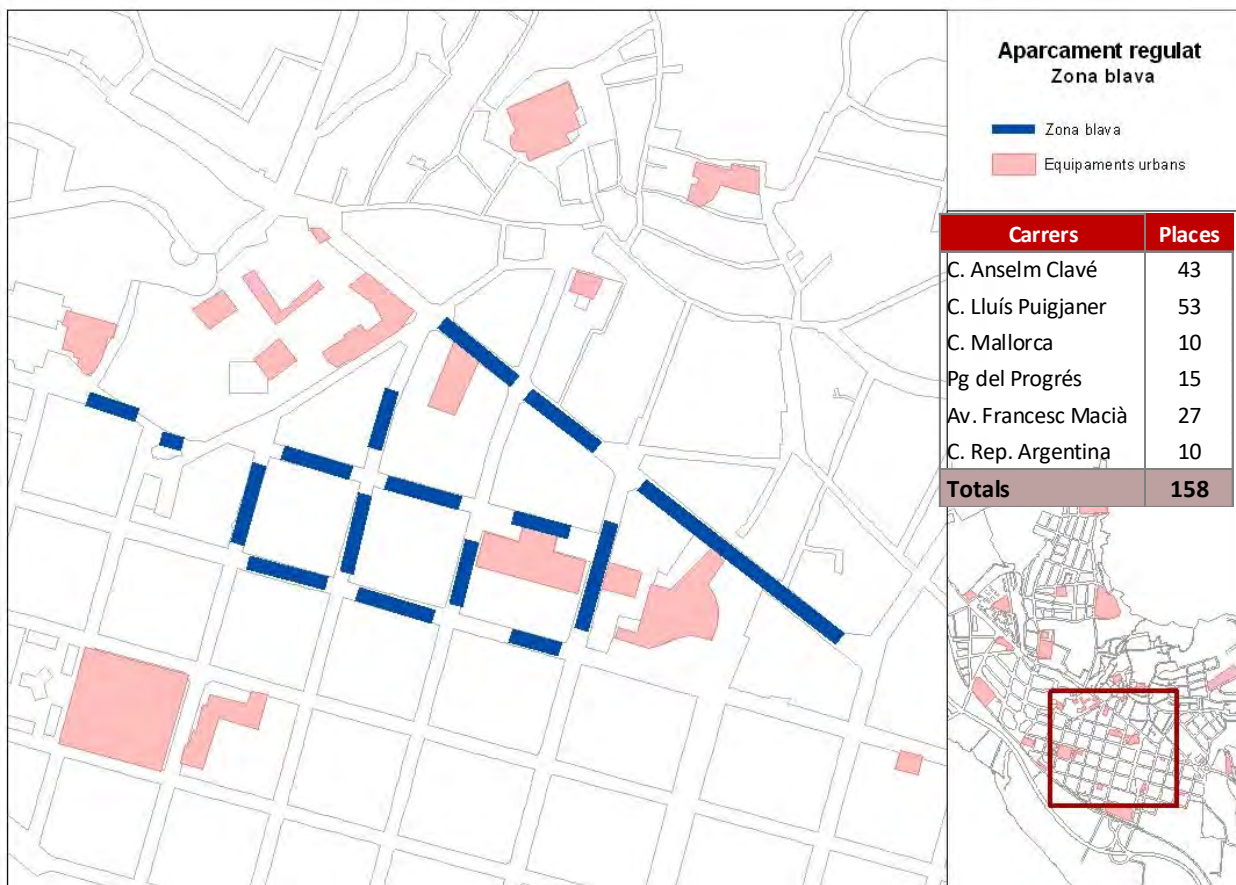


Fig. 59. Aparcament regulat del municipi d'Olesa de Montserrat. Zona blava.  
Font: elaboració pròpia a partir de la informació facilitada per l'Ajuntament.

Les places de Zona blava estan senyalitzades horitzontalment mitjançant les franges blaves habituals i verticalment amb panells que indiquen el límit del temps d'aparcament així com els horaris, segons el dia de la setmana, en els que és necessari tiquet per aparcar.



Fig. 60. Màquina dispensadora de tiquets i senyalització vertical de la Zona blava d'Olesa de Montserrat.

Les tarifes de la zona blava són les que es detallen a continuació:

| TARIFES ZONA BLAVA   |                |
|--|----------------|
| Fracció temporal   | Preu           |
| 15 min   | 0,15 " (mínim) |
| 30 min   | 0,30 "         |
| 1h 00 min  | 0,75 "         |
| 1h 30 min  | 1,15 "         |
| 2h 00 min  | 1,60 " (màxim) |
| <b>De dilluns A divendres de 9h a 14h i de 17h a 20h</b><br><b>Dissabtes de 9h a 14h</b><br><b>Diumenges i festius gratuït</b> |                |

Taula 29. Quadre de tarifes de la zona blava.  
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament

### 3.6.3. Aparcament soterrat de pagament

L'aparcament de Plaça Catalunya està gestionat des del 2009 per la empresa privada COMSA APARCAMIENTOS, SL. Està en funcionament durant les 24h del dia i consta d'una única planta. Es pot accedir a l'aparcament a través d'un accés situat al lateral de Plaça Catalunya.

El 2010, la tarifa és de 0,03"/minut, i de 21,60 " el dia complet. Per estacionaments de llarga durada existeixen places d'abonament.

L'aparcament disposa d'un total de 450 places:

| PLACES ROTACIÓ | PLACES ABONATS I RESIDENTS | PLACES GESTIONADES |
|----------------|----------------------------|--------------------|
| 150            | 350                        | <b>450</b>         |

Taula 30. Capacitat aparcament soterrat Plaça Catalunya.  
Font: Ajuntament d'Ofesa de Montserrat

Dues terceres parts d'aquestes places estan destinades a abonaments i residents mentre que la resta es reserva per aparcament de rotació.

### 3.6.4. Aparcament al Nucli Antic

El Nucli Antic d'Ofesa de Montserrat està situat al nord de l'àrea urbana de la ciutat. Aquest àmbit urbà presenta una homogeneïtat morfològica important amb totes les característiques d'un nucli antic tradicional com són els carrers estrets i irregulars, espais configurats com a places, manca d'espais verds i dificultats d'aparcament.

Per aquest motiu l'aparcament al Nucli Antic (inclou la secció censal 3 i part de la 2) presenta una oferta molt inferior que a d'altres àmbits del municipi. A la taula següent es mostra el detall de les places d'aparcament superficial que hi ha actualment:



| CARRER                    | NUM. MARCADES | SENSE MARCAR | MINUSVÀ-LIDS | MOTOS    | CÀRREGA/ DESCÀRREGA | TOTAL      |
|---------------------------|---------------|--------------|--------------|----------|---------------------|------------|
| VALL D'ARAN               | 10            | 21           | 1            |          |                     | 32         |
| PORXO SANTA OLIVA         |               | 18           |              |          |                     | 18         |
| GARRAF                    | 14            |              |              |          |                     | 14         |
| RIERA CAN LLIMONA         |               | 29           |              |          |                     | 29         |
| PLAÇA DE LA CENDRA        | 5             | 16           |              | 4        |                     | 25         |
| PLAÇA NOVA                | 15            | 14           |              |          |                     | 29         |
| AMPLE                     |               | 6            |              |          |                     | 6          |
| PLACETA DE SANTA OLIVA    |               | 20           |              |          |                     | 20         |
| ESTACIÓ                   |               | 36           |              |          |                     | 36         |
| DE LA RIERA               |               | 9            |              |          |                     | 9          |
| CLOTA                     |               | 2            |              |          |                     | 2          |
| DUC DE LA VICTÒRIA        |               | 16           | 2            |          |                     | 18         |
| ANSELM CLAVÉ              | 35            |              |              |          | 3                   | 38         |
| SANT JOSEP ORIOL          |               | 2            | 1            |          | 1                   | 4          |
| APARC. RIERA-ANSELM CLAVÉ | 21            |              | 1            |          |                     | 22         |
| PLAÇA DE LES FONTS        |               |              |              |          | 1                   | 1          |
| <b>TOTAL</b>              | <b>100</b>    | <b>189</b>   | <b>5</b>     | <b>4</b> | <b>5</b>            | <b>303</b> |

Taula 31. Inventari aparcament superficial.  
Font: Ajuntament d'Olesa de Montserrat.



## 4. ANÀLISI DE LA DEMANDA

En aquest apartat s'analitzarà en primer lloc la mobilitat del municipi d'Olesa de Montserrat des d'una perspectiva global. Posteriorment, es farà una valoració detallada de la demanda per cada un dels modes de transport.

### 4.1. Mobilitat global

#### 4.1.1. Mobilitat global de residents

Per tal de copsar les pautes de mobilitat dels habitants d'Olesa de Montserrat, s'han dut a terme enquestes de mobilitat als residents per obtenir una fotografia detallada i la més realista possible de la mobilitat local en un dia tipus. D'aquesta manera, s'ha realitzat una enquesta telefònica de mobilitat a 500 residents del municipi que es presenta a continuació.

Amb l'objectiu d'analitzar els desplaçaments que realitzen habitualment els ciutadans d'Olesa de Montserrat s'han consultat les dades provinents de l'enquesta telefònica realitzada amb aquest objectiu.

Durant el mes de maig de 2010 es van realitzar 500 enquestes, el qüestionari de les quals es troba al *Document III, Volum II, Altres annexos, Annex E*. El seu univers són les persones majors de 16 anys residents al municipi.

Per a poder determinar diferents fluxos dins del municipi s'ha dividit aquest en 5 zones diferents. Aquestes zones no es corresponen exactament amb la definició dels barris d'Olesa, sinó que venen definides a partir d'agrupacions de les seves seccions censals. Això és degut a que la informació sobre les principals característiques demogràfiques (sexe i edat) es troba disponible a aquest nivell. És molt important treballar aquestes dades de forma correcta ja que, donat que la mobilitat és diferent segons el perfil de l'enquestat, cal tenir molt ben definit a cada zona quin percentatge d'habitants pertany a cada grup, i així mantenir aquest percentatge en les característiques dels enquestats.

El nombre de zones definides en total són 5, inferior al de seccions censals. Això és degut a que es necessita un nombre mínim d'enquestes per a què els resultats siguin estadísticament significatius. Aquestes es corresponen amb les seccions censals següents:

- Zona 1: Seccions 1 i 9. Es correspon aproximadament amb els barris de Les Planes, Santa Oliva, Sant Bernat i els Closos.
- Zona 2: Secció 2. És el Centre del municipi, l'entorn de l'Ajuntament, el CAP i el mercat. Agafa parts del Nucli Antic i de l'Eixample.
- Zona 3: Seccions 3, 4 i 5 (parcial). Considera els barris del Nucli Antic, Collet de Sant Joan i Poble Sec.
- Zona 4: Seccions 6, 7 i 8. És la zona de l'Eixample.
- Zona 5: Part de la secció 5 corresponent a les urbanitzacions de Ribes Blaves i Oasi.

La secció censal 5 és l'única que s'ha dividit en dues zones diferents. Això és degut a què, donat que la mobilitat de les dues urbanitzacions esmentades pot ser molt diferent a la del continu urbà, s'ha volgut aïllar en la mesura que fos possible els seus efectes.

No s'ha agrupat la secció censal 2 amb cap altra zona. Això és degut a dos motius diferents:

- per un cantó, aquesta secció té parts del Nucli Antic i de l'Eixample, motiu pel que resulta difícil decidir amb quin barri es pot agrupar
- per l'altre, la seva oferta de serveis fa que sigui un referent de la mobilitat a Olesa, el que afectaria els resultats en favor de la zona amb la que s'agrupés

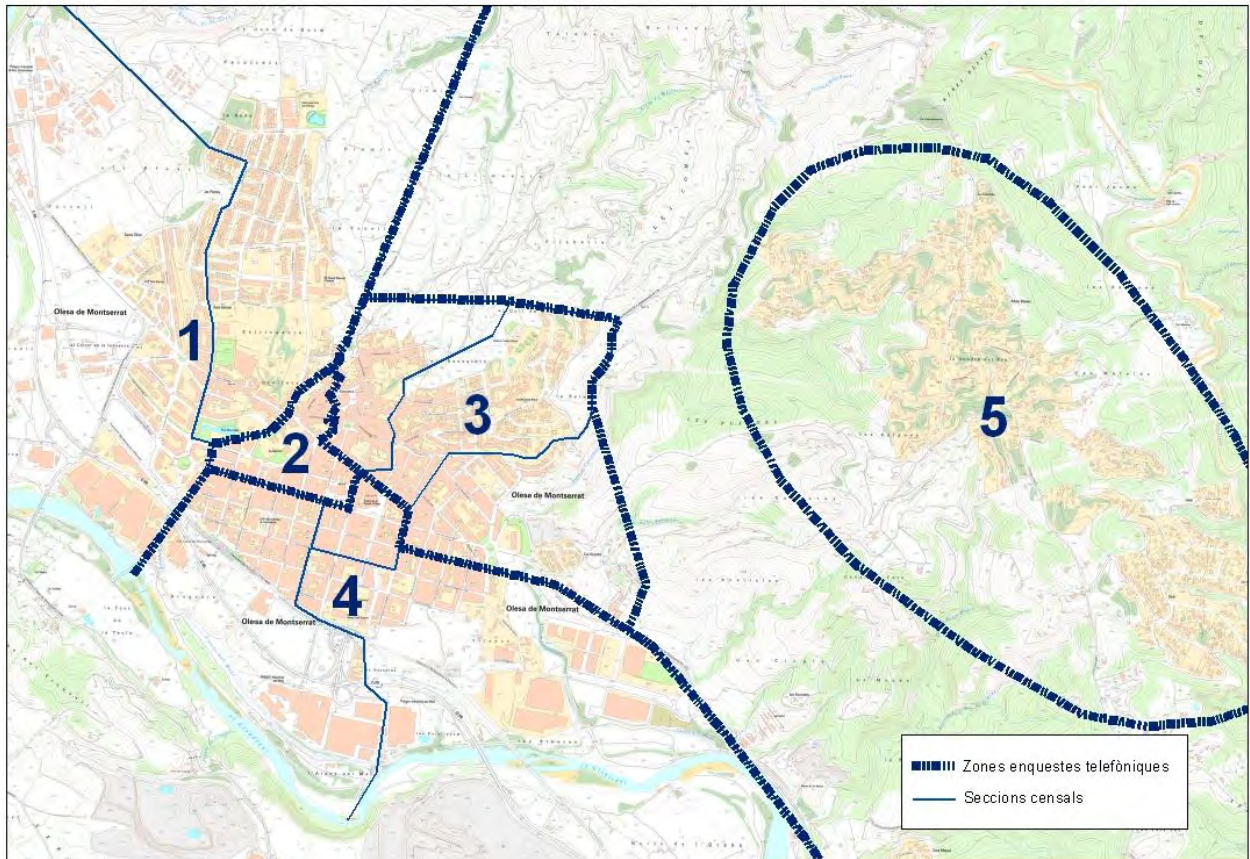


Fig. 61. Zonificació utilitzada en les enquestes telefòniques realitzades durant el mes de maig del 2010.

A continuació es detallen els resultats de les enquestes resumits en 3 blocs:

1. Perfil de l'enquestat: fa referència a les característiques generals de la població (gènere, edat, situació professional, etc.).
2. Mobilitat urbana del dia anterior: desplaçaments efectuats per l'enquestat durant la jornada anterior amb els motius i els mitjans amb els quals es van realitzar (a peu, cotxe privat, transport públic, etc.).
3. Percepció de alguns aspectes de la mobilitat a Olesa: valoració dels residents del transport públic.

### Perfil de l'enquestat

Les dades obtingudes en aquest primer bloc determinen quin és el perfil general de les persones entrevistades.

Durant la realització de l'enquesta s'ha buscat fer un repartiment equitatiu pel que fa al sexe i distribució d'edat dels enquestats, similar al que hi ha al municipi, per tal d'obtenir uns resultats el més aproximats possible a la realitat.

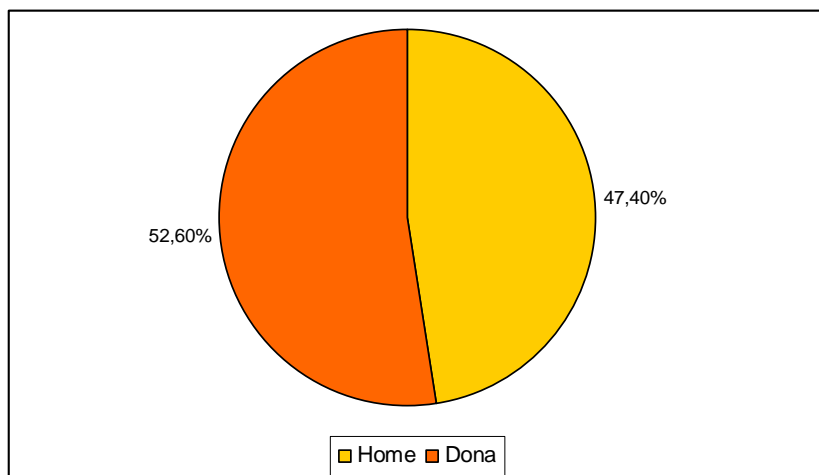


Fig. 62. Percentatge d'entrevistats segons sexe. Font: enquesta telefònica maig 2010

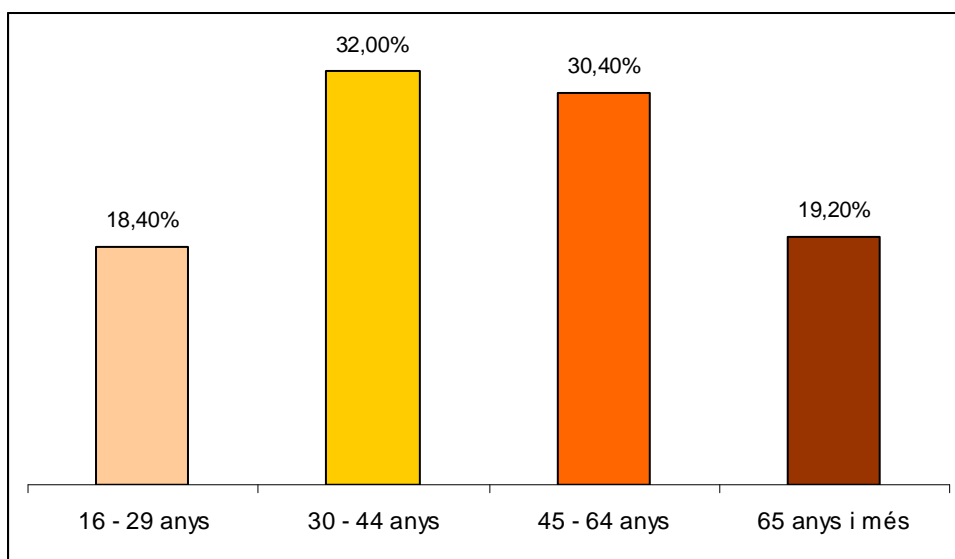


Fig. 63. Percentatge d'entrevistats segons distribució d'edat. Font: enquesta telefònica maig 2010

L'objectiu de la segona part del qüestionari és establir les pautes de mobilitat de la població d'Olesa de Montserrat. La informació que es demana és la següent: nombre i temps per efectuar els desplaçaments diaris, motiu i mitjans de transport que es fan servir. La resposta a aquestes preguntes ha permès establir quins són els principals fluxos de mobilitat de la ciutat.

En els següents punts es desenvolupen els principals resultats d'aquesta part de l'enquesta.

## Mobilitat general

En dia feiner els residents a Olesa de Montserrat fan 59.017 desplaçaments, que comprenen tant els interns al municipi (66% del total), com aquells de connexió entre el municipi i l'exterior (34% del total).

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| Desplaçaments interns     | 38.766 |
| Desplaçaments de connexió | 20.251 |
| TOTAL                     | 59.017 |

El nombre de desplaçaments per habitant en dia feiner és de 3,08. Ara bé, si només es considera per habitant que es mou, aquesta xifra puja a 3,64.

## Motiu dels desplaçaments

En els desplaçaments urbans, la mobilitat no obligada o personal (motiu oci, compres, visita a metges...) predomina clarament per sobre de la mobilitat obligada (deguda a motiu treball o estudis).

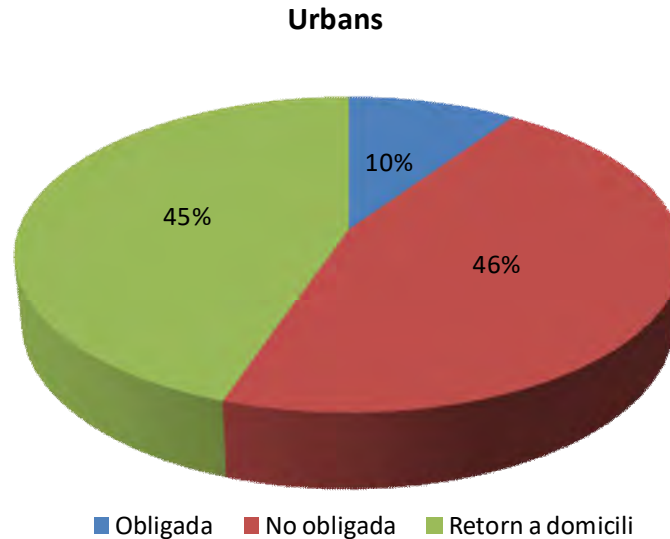


Fig. 64. Motiu dels desplaçaments urbans en un dia feiner a Olesa de Montserrat. Font: enquesta telefònica maig 2010

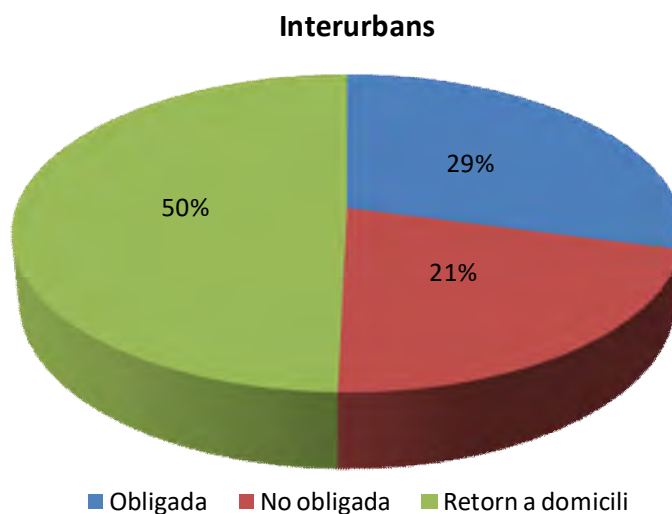


Fig. 65. Motiu dels desplaçaments interurbans en un dia feiner a Olesa de Montserrat. Font: enquesta telefònica maig 2010

En els desplaçaments de connexió la distribució és més equitativa entre mobilitat obligada i no obligada, tot i que té un pes major la del primer tipus.

En el primer cas el 45% dels desplaçaments són de tornada a casa, i el 50% en el segon. Això indica que la majoria de moviments són pendulars pels urbans, i la totalitat pels interurbans.

### Mitjans de transport utilitzats

Globalment, pel que fa a mitjans mecànics, els desplaçaments en transport privat superen àmpliament els realitzats en transport públic. D'altra banda, un 47% es fan en modes no motoritzats (a peu fonamentalment).

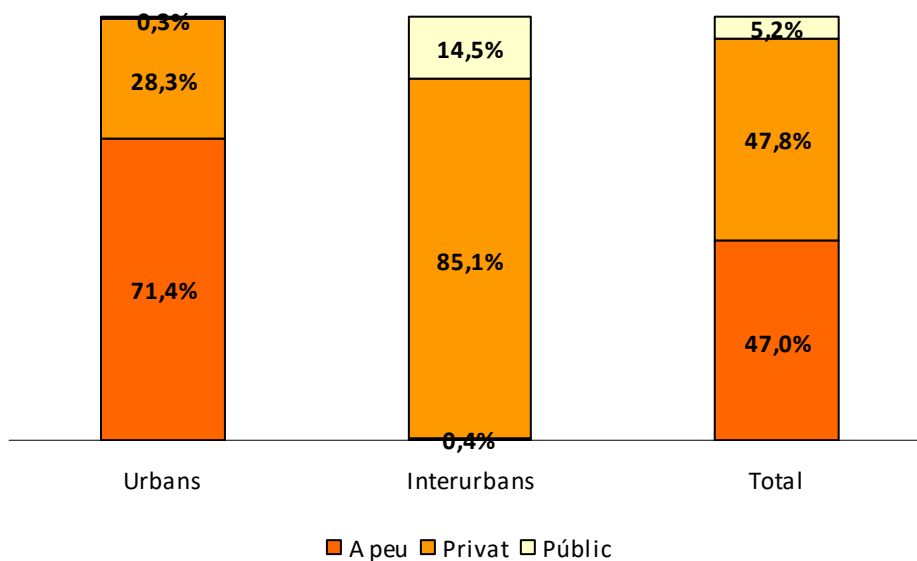


Fig. 66. Mitjans de transport utilitzats segons el tipus de desplaçament. Font: enquesta telefònica maig 2010

Els desplaçaments interns es fan en bona part a peu. La resta es fan amb vehicle privat, i hi ha una representació residual del pes de la modalitat del transport públic urbà.

Els desplaçaments interurbans són en bona part en vehicle privat, quedant menys d'un 15% d'ús del transport públic.

### Quota de mercat dels diferents modes de transport públic

El gràfic següent mostra el pes que té l'ús dels diferents modes de transport públic i col·lectiu per part de la gent d'Olesa.

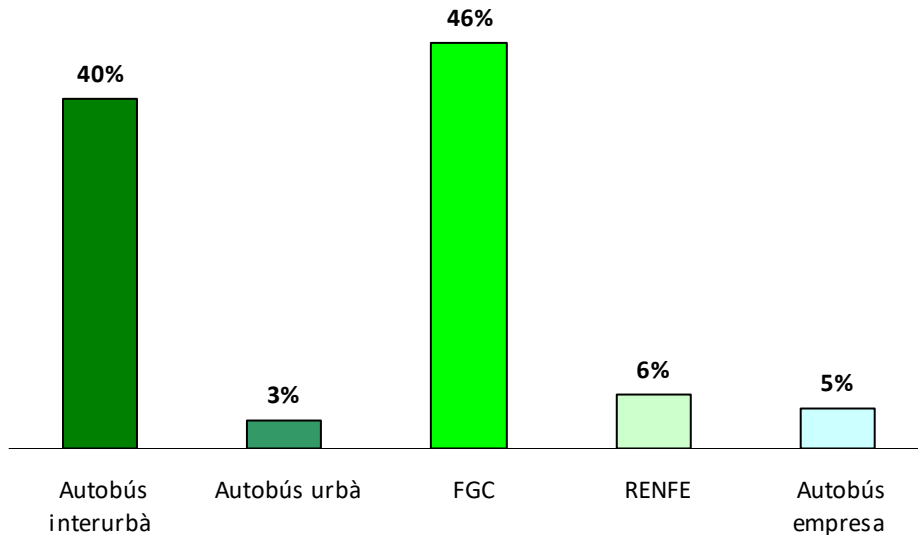


Fig. 67. Pes dels diferents mitjans públics i col·lectius en els desplaçaments dels residents a Olesa de Montserrat.  
Font: enquesta telefònica maig 2010

Olesa de Montserrat disposa d'una oferta de transport públic interurbà variada, ja que des del propi municipi hi ha la possibilitat de fer servir el transport per carretera i la xarxa de ferrocarril de FGC. De fet, el pes de l'ús d'aquests dos modes és similar, lleugerament superior en el cas de FGC.

Cal destacar en aquest punt el pes que tenen els viatges fets amb RENFE. La estació més propera es troba a Martorell, al costat de la de FGC, motiu pel qual, en funció de la destinació final dels usuaris a Barcelona, alguns d'aquests prefereixen agafar RENFE a Martorell, de forma que la durada del trajecte sigui menor.

### Cadena modal

La majoria dels desplaçaments . un 99% - es fan amb un únic mode de transport, i d'aquests el 47% es fan a peu, el 46% en vehicle privat, i només un 5% en transport públic.

Els desplaçaments multimodals només suposen un 1% respecte del total.

| Cadena modal                     | % usuaris multimodals |
|----------------------------------|-----------------------|
| Autobús urbà - Autobús interurbà | 8%                    |
| FGC - RENFE                      | 21%                   |
| Autobús interurbà - Altres       | 9%                    |
| Cotxe - FGC                      | 22%                   |



| Cadena modal                                  | % usuaris multimodals |
|---|-----------------------|
| Autobús urbà - RENFE - FGC (des de Barcelona) | 22%                   |
| FGC - Altres                                  | 9%                    |
| FGC - RENFE - FGC (viatges a Barcelona)       | 9%                    |

Taula 32. Distribució dels usuaris multimodals. Font: enquesta telefònica maig 2010

Cal destacar el pes que té la combinació FGC-RENFE. Segons la destinació final a Barcelona dels usuaris, el viatge és més curt si agafen FGC a Olesa i fan el el transbordament a RENFE a Martorell.

### Distribució horària dels desplaçaments

El gràfic següent mostra la distribució horària que tenen els desplaçaments a Olesa.

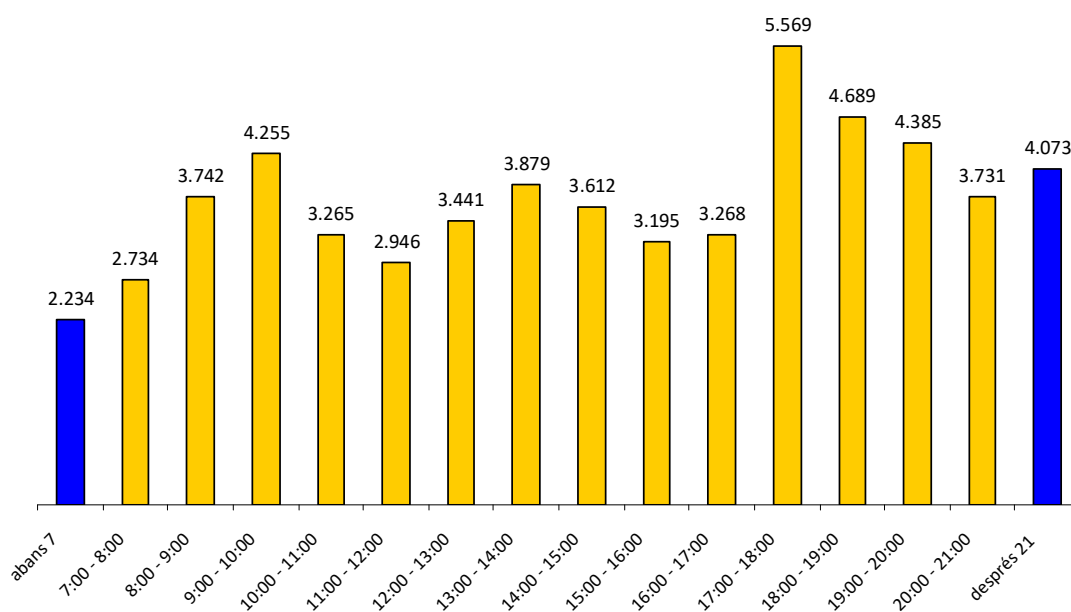


Fig. 68. Distribució horària dels desplaçaments. Font: enquesta telefònica maig 2010

Ara bé, aquest comportament varia segons si es tracta de desplaçaments interns, d'entrada a Olesa de Montserrat o bé de sortida.

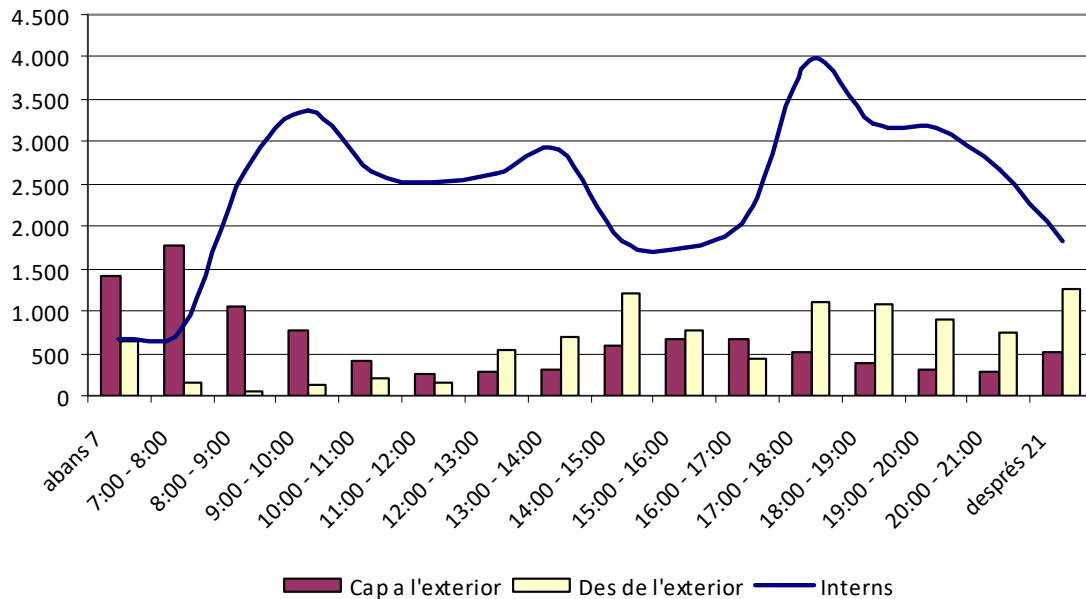


Fig. 69. Distribució horària dels desplaçaments segons siguin interns o de connexió. Font: enquesta telefònica maig 2010

Els desplaçaments de sortida des de l'alesa tenen lloc sobretot abans de les 8 del matí. Les entrades en canvi es donen entre les 2 i les 3, i a partir de les 5 de la tarda.

El comportament dels moviments interns, en canvi, mostra una punta entre 9 i 10 del matí, que baixa una mica a partir d'aquesta hora fins el tram entre la 1 i les 2 del migdia. A partir de les 5 de la tarda es dona el major nombre de desplaçaments, que a partir d'aquí es va reduint fins arribar al final del dia.

### Distribució horària segons el motiu de desplaçament

El gràfic següent mostra com en la mobilitat obligada existeix una sola punta horària entre les 7 i les 8 del matí en la qual es registren 2.135 desplaçaments.

La mobilitat no obligada, en canvi, presenta una major flexibilitat durant el dia, tenint dues puntes principals. La primera es produeix en un espectre ampli d'hores del matí, entre les 8 i les 11, donant lloc a 6.421 viatges. La segona punta, més marcada per la tarda, es troba entre les 5 i les 6 de la tarda, amb 2.763 viatges en una hora.

Els retorns a domicili, que comprenen tant els de mobilitat obligada com els de no obligada es concentren en dos punts: l'hora entre la 1 i les 2 del migdia, i a partir de les 6 de la tarda.

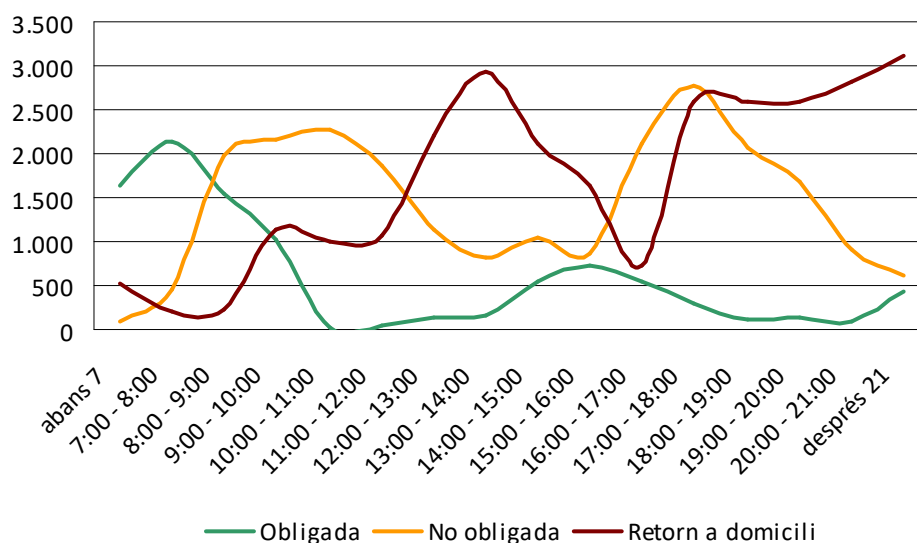


Fig. 70. Distribució horària dels desplaçaments segons siguin de mobilitat obligada o no. Font: enquesta telefònica maig 2010

### Durada mitjana dels desplaçaments

La durada mitjana dels desplaçaments realitzats pels residents d'Olesa en general és de 16 minuts. Quan es tracta de desplaçaments intermunicipals la durada mitjana és de 28 minuts, mentre que la dels desplaçaments urbans és de 10 minuts.

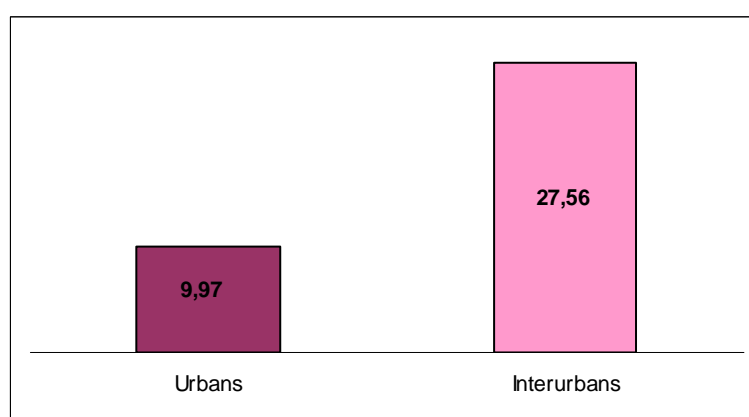


Fig. 71. Durada mitjana dels desplaçaments (en minuts). Font: enquesta telefònica maig 2010

Respecte a la durada dels desplaçaments que es realitzen a l'interior d'Olesa, s'observa a la taula següent com els viatges realitzats amb origen i destinació una mateixa zona es realitzen més ràpidament que els de connexió entre diferents barris. Cal dir, per a la zona 5, que les diferències en el temps mitjà de desplaçament contemplades es deuen a que per a determinats moviments només s'ha pogut captar desplaçaments en vehicle privat.

|        | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Zona 5 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Zona 1 | 10,3   | 11,8   | 9,4    | 13,1   | 32,8   |
| Zona 2 | 12,6   | 7,0    | 9,7    | 8,6    | .      |
| Zona 3 | 9,7    | 11,4   | 7,3    | 9,2    | 9,6    |
| Zona 4 | 12,3   | 9,2    | 10,6   | 8,1    | 35,0   |
| Zona 5 | 28,7   | 15,0   | 11,6   | 60,0   | 6,4    |

Taula 33. Temps de desplaçament promig entre zones. Font: enquesta telefònica maig 2010

Els temps varien segons si es tracta de mode a peu o en vehicle privat:

Mode a peu

|        | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Zona 5 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Zona 1 | 11,5   | 13,0   | 12,4   | 17,4   | 90,0   |
| Zona 2 | 14,3   | 7,1    | 9,9    | 8,6    | -      |
| Zona 3 | 12,5   | 11,1   | 7,7    | 10,0   | -      |
| Zona 4 | 16,6   | 9,3    | 11,2   | 8,2    | 60,0   |
| Zona 5 | 90,0   | -      | -      | 60,0   | 6,0    |

Taula 34. Temps de desplaçament promig entre zones mode a peu. Font: enquesta telefònica maig 2010

Vehicle privat

|        | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Zona 5 |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Zona 1 | 6,8    | 8,6    | 8,1    | 9,1    | 10,0   |
| Zona 2 | 11,0   | 5,0    | 8,5    | 6,7    |        |
| Zona 3 | 8,5    | 13,3   | 5,5    | 7,8    | 5,0    |
| Zona 4 | 7,4    | 7,6    | 9,4    | 7,8    | 10,0   |
| Zona 5 | 10,0   | 15,0   | 10,0   |        | 7,0    |

Taula 35. Temps de desplaçament promig entre zones mode vehicle privat. Font: enquesta telefònica maig 2010

Els temps de desplaçament són més ràpids amb mode vehicle privat que a peu (amb una diferència promig de poc més de 2 minuts). Sense tenir en compte la zona 5, la zona que presenta una major diferència entre els desplaçaments a peu i en vehicle privat per a totes les connexions amb la resta del municipi és la 1.

### Anàlisi dels fluxos externs

El 35% dels desplaçaments diaris (20.251) en dia feiner dels residents al municipi d'Olesa són de connexió amb altres municipis. La principal destinació és la ciutat de Barcelona, amb un 21% dels viatges. Un 60% d'aquests es fan amb vehicle privat, i la resta amb transport públic. El motiu principal és la mobilitat obligada (un 30% per treball, i un 30% per estudi).

La següent destinació principal són tres municipis molt propers amb fortes relacions amb Olesa: Martorell, Esparreguera i Abrera. En aquest cas gairebé la totalitat dels moviments es fan amb vehicle privat. El principal motiu és el treball (50% dels desplaçaments en tots tres casos). Ara bé, s'ha de destacar el pes que tenen les visites a metges a Martorell.

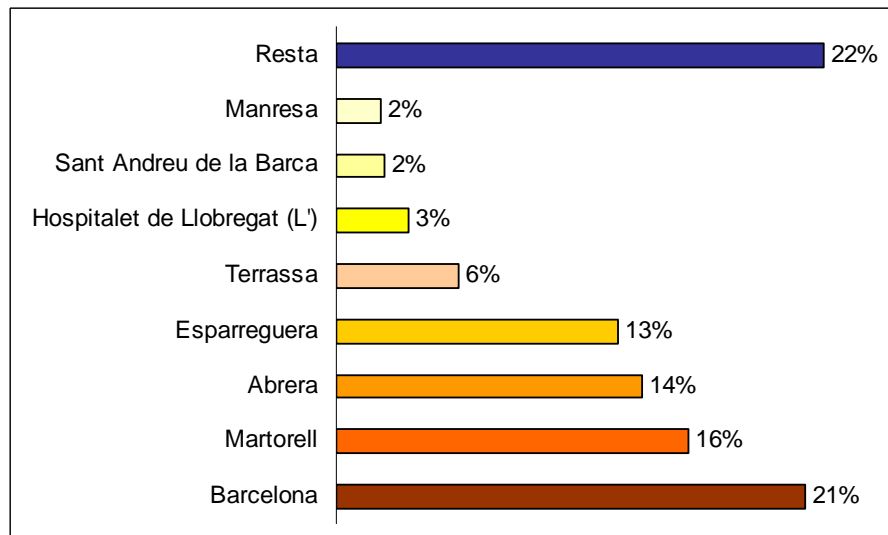


Fig. 72. Principals destinacions fora d'Olesa. Font: enquesta telefònica maig 2010

Altres nuclis a destacar són Terrassa, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Andreu de la Barca i Manresa. La resta tenen un pes inferior al 2% de desplaçaments diaris.

### Anàlisi dels fluxos interns

Com s'ha indicat abans el 65% de la mobilitat en dia feiner dels residents a Olesa (38.766 desplaçaments diaris) es produeixen dins del mateix terme municipal.

El següent gràfic mostra la distribució dels desplaçaments urbans a Olesa segons les zones d'origen i destinació.

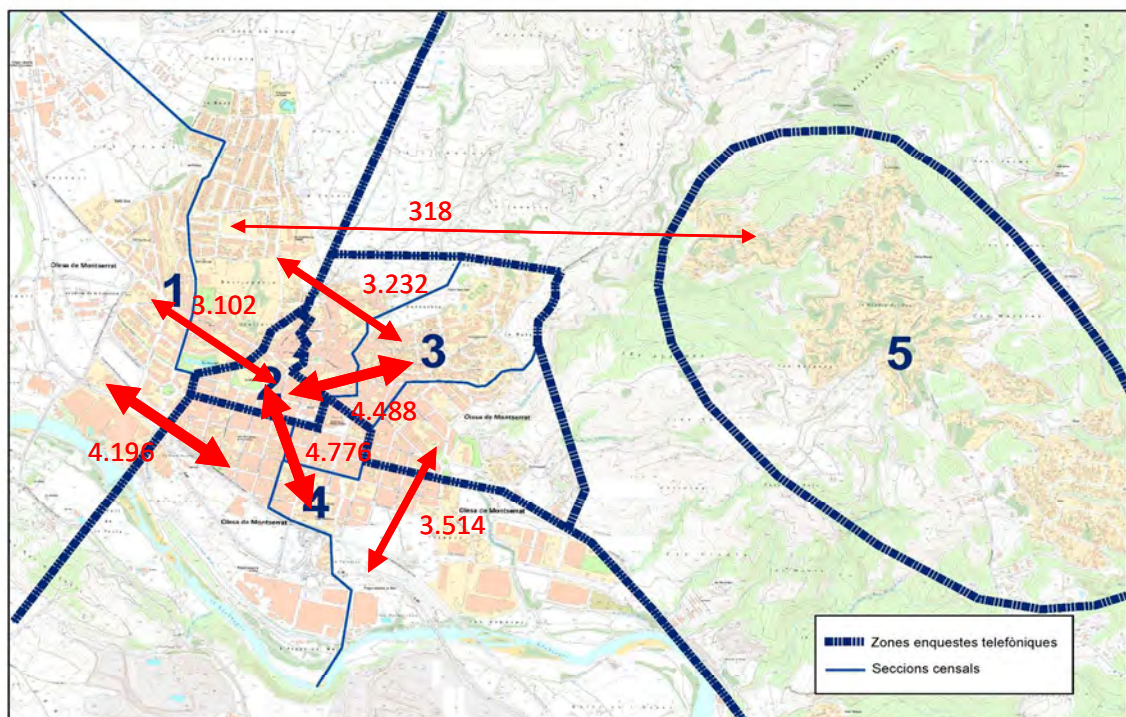


Fig. 73. Distribució dels desplaçaments urbans a Olesa. Font: enquesta telefònica maig 2010  
 NOTA: els resultats de l'enquesta són estimatius, no tenen suficient representativitat estadística

Destaquen els desplaçaments que tenen com origen o destinació la zona del Centre, especialment des de l'Eixample i la zona definida pel Nucli Antic-Collet de Sant Joan-Poble Sec. Cal dir que la zona Centre conté dos dels punts amb una major demanda per part dels usuaris: el mercat i el centre de salut.

Tot i que no tan intensos, també hi ha fluxos entre la resta de zones, destacant els que hi ha entre Les Planes-Els Clossos i l'Eixample. En canvi, el nombre de desplaçaments amb les urbanitzacions de Ribes Blaves i Oasi és molt reduït.

Si es té en compte el mode a peu, la distribució és la següent:

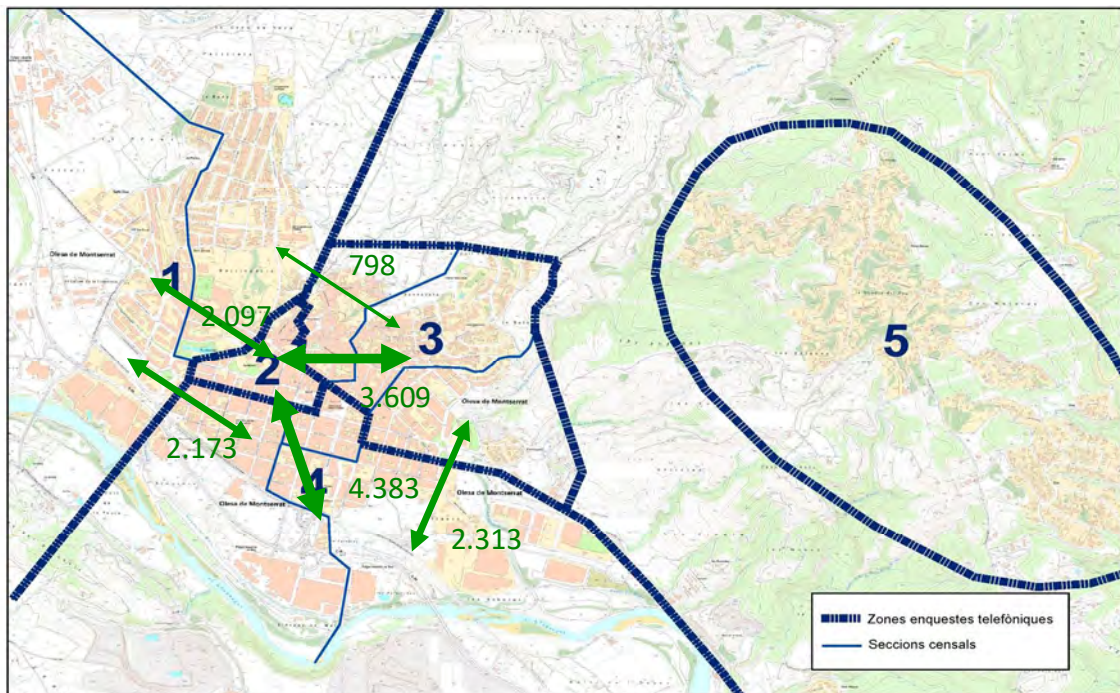


Fig. 74. Distribució dels desplaçaments urbans a Olesa mode a peu. Font: enquesta telefònica maig 2010  
NOTA: els resultats de l'enquesta són estimatius, no tenen suficient representativitat estadística

Bona part d'aquests desplaçaments es fan a peu, sobretot de totes les zones adjacents al centre respecte a la zona 2.

La imatge dels desplaçaments en vehicle privat seria el negatiu de la representació del mode a peu. L'excepció a la situació anterior es dona entre la zona 1 i la resta (especialment amb la zona 3), on la major part dels desplaçaments es fan amb vehicle privat.

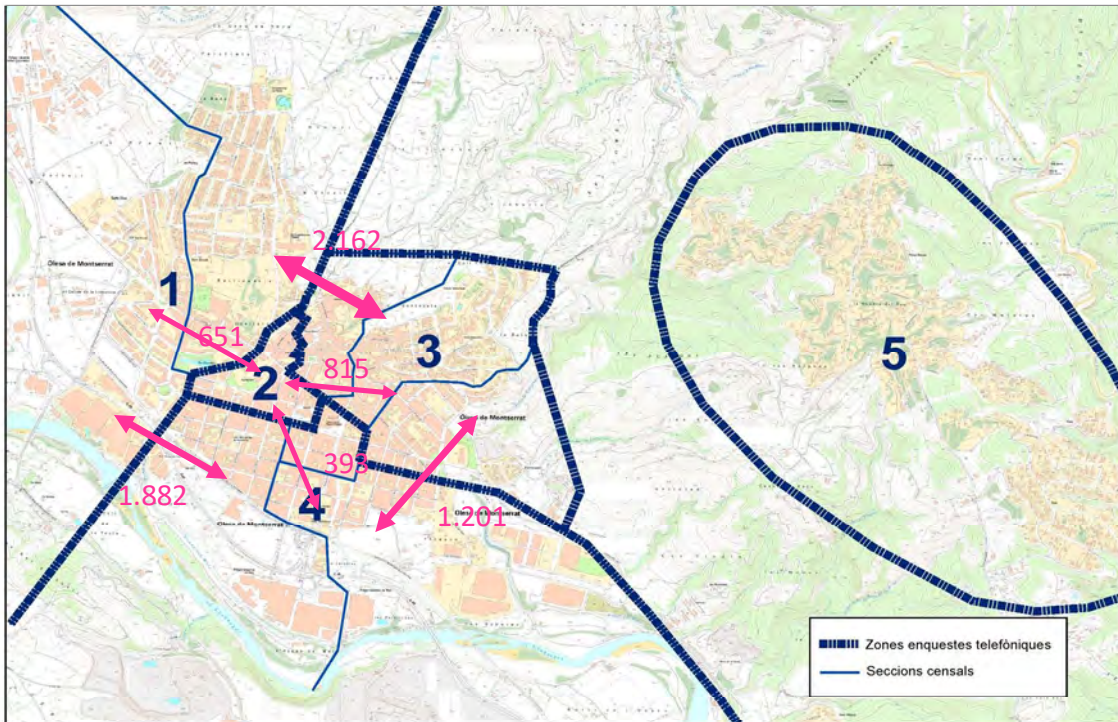


Fig. 75. Distribució dels desplaçaments urbans a Olesa mode vehicle privat. Font: enquesta telefònica maig 2010  
 NOTA: els resultats de l'enquesta són estimatius, no tenen suficient representativitat estadística

Pels desplaçaments interns a cada zona s'ha mesurat la ràtio de viatges interns diaris per habitant i quin percentatge d'aquests es fan a peu, i quin en cotxe

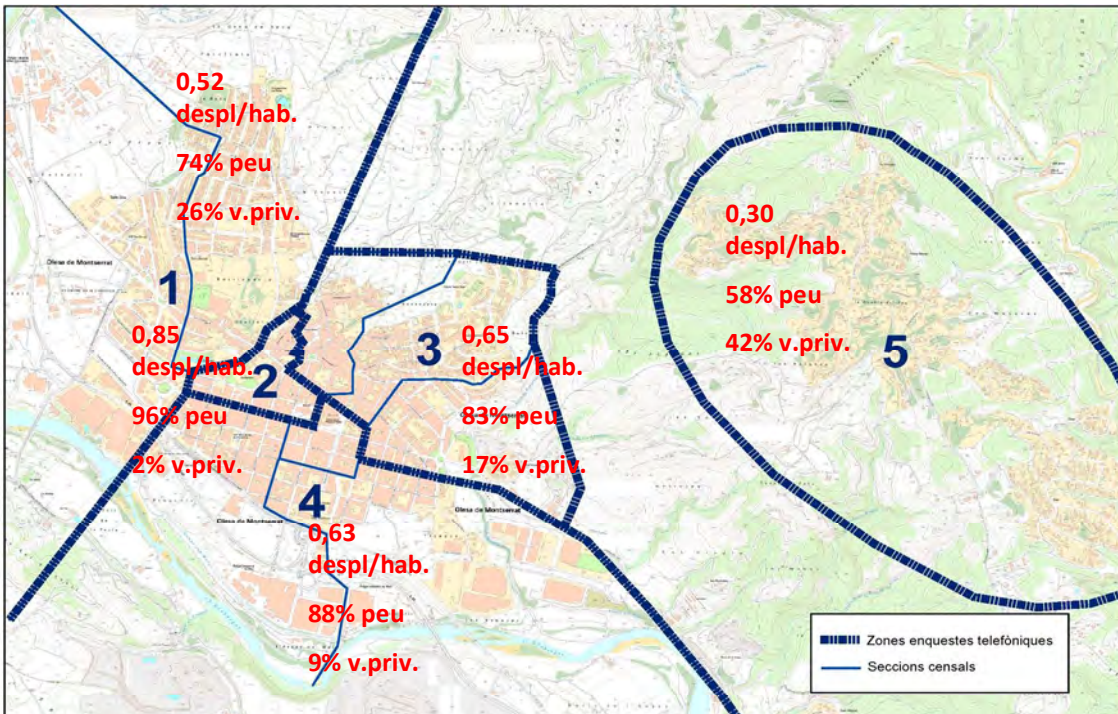


Fig. 76. Característiques dels desplaçaments interns a cada zona. Font: enquesta telefònica maig 2010  
 NOTA: els resultats de l'enquesta són estimatius, no tenen suficient representativitat estadística

El mode peu té un pes major a totes les zones, superior al 80% en la major part dels casos. A la zona centre el percentatge és proper al 100%. Cal dir que les distàncies a cobrir en aquest cas no són molt grans, fet que justifica la manca de necessitat de fer servir el vehicle privat, però

també s'ha de destacar que és la zona amb una major ràtio de desplaçaments interns per habitant. La resta de zones tenen una ràtio similar, entre els 0.5 i els 0.65 desplaçaments, amb l'excepció de les urbanitzacions de Ribes Blaves i Oasi, on la ràtio és només de 0.3.

### Autocontenció per zona de residència

És el quocient entre els desplaçaments amb origen i destinació la zona de residència i el total de desplaçaments realitzats pels residents a la zona. La dada s'obté en forma de percentatge i indica quin és el pes relatiu de la mobilitat interna a cada zona des d'una perspectiva residencial.

|        | Autocontenció |
|--------|---------------|
| Zona 1 | 37,0%         |
| Zona 2 | 43,7%         |
| Zona 3 | 36,4%         |
| Zona 4 | 41,6%         |
| Zona 5 | 40,7%         |

Taula 36. Autocontenció. Font: enquesta telefònica maig 2010

L'autocontenció a totes les zones és força similar. A cap d'elles supera el 50%, fet que mostra la importància dels fluxos entre barris. Cal destacar que el valor màxim el té la zona 2, resultat per altra banda coherent amb el fet de que és la zona que concentra els serveis amb una major demanda.

### Ràtio d'atracció i emissió interna (RAE)

La RAE d'un districte és el quocient entre els desplaçaments atrets de la resta de zones i els desplaçaments emesos cap a la resta de zones a Olesa. Per considerar un desplaçament com atret, l'individu no ha de residir al districte i per considerar-los com emès sí que ha de residir-hi. Aquest indicador permet classificar les zones com a emissores (RAE<1) o com a receptores (RAE>1).

|        | RAE  |
|--------|------|
| Zona 1 | 0,44 |
| Zona 2 | 2,41 |
| Zona 3 | 0,25 |
| Zona 4 | 0,36 |
| Zona 5 | 0,71 |

Taula 37. Ràtio d'atracció i emissió interna (RAE). Font: enquesta telefònica maig 2010

Segons la definició de la RAE, a Olesa hi ha només una zona receptora de desplaçaments, que és la 2, la resta de districtes són emissors. Aquest resultat, tal com s'ha comentat abans, és coherent amb la distribució de serveis a la vila.

### Índex d'obertura (IO)

És el quocient entre els desplaçaments de connexió (origen o destinació a la zona) i els desplaçaments interns (origen i destinació a la zona). Valors inferiors a 1 indiquen que la



mobilitat interna té un major pes relatiu (territori tancat) i valors superiors a 1 indiquen que la mobilitat de connexió té un major pes relatiu (territori obert).

|              | IO   |
|--------------|------|
| Zona 1 Olesa | 1,71 |
| Zona 2 Olesa | 1,29 |
| Zona 3 Olesa | 1,75 |
| Zona 4 Olesa | 1,41 |
| Zona 5 Olesa | 1,46 |

Taula 38. Índex d'obertura. Font: enquesta telefònica maig 2010

Totes les zones d'Olesa funcionen com territoris oberts (valor IO>1), amb un grau d'obertura similar per a tots ells.

### Principals destinacions i freqüències dels serveis de transport públic

Els desplaçaments en els que s'utilitza el transport urbà a Olesa de Montserrat tenen majoritàriament un recorregut íntegrament urbà. L'enquesta de mobilitat realitzada en el marc del PMU, revela que aquest servei s'utilitza principalment per desplaçaments pendulars entre Les Planes i el centre de la ciutat. Els viatges que tenen com a destinació alguna de aquestes dues zones representen un 37% del total. Així mateix, la piscina municipal també és una de les principals destinacions amb una quota de viatges del 13%.

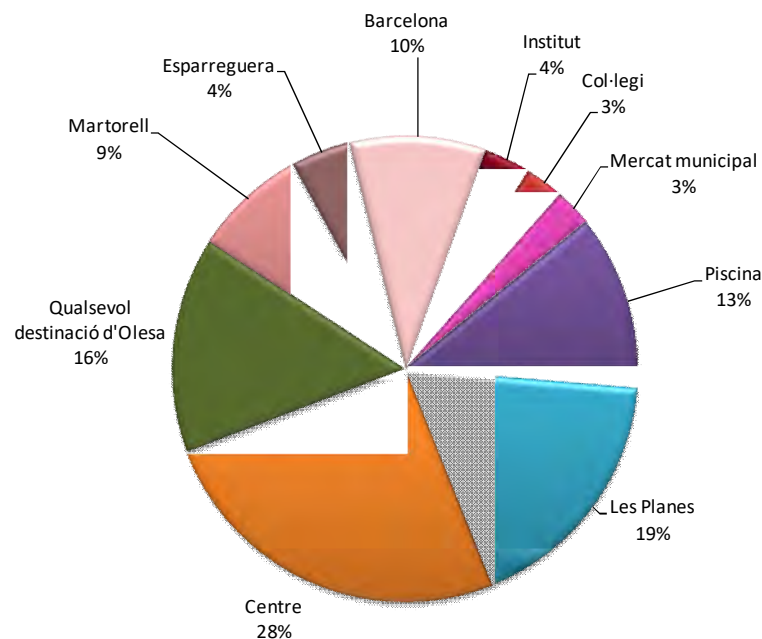


Fig. 77. Distribució dels viatges realitzats amb transport urbà segons destinació. Font: enquesta telefònica maig 2010

S'observa que la part del transport urbà també va relacionat amb desplaçaments de connexió: gairebé una quarta part dels viatges enllacen amb l'autobús interurbà o els ferrocarrils per anar a Barcelona, Martorell o Esparreguera.

Contrasta amb aquest ampli ventall de destinacions, la poca freqüència en què s'utilitza aquest mode de transport: el 70% dels usuaris fan servir aquest servei menys d'un o dos cops per setmana.

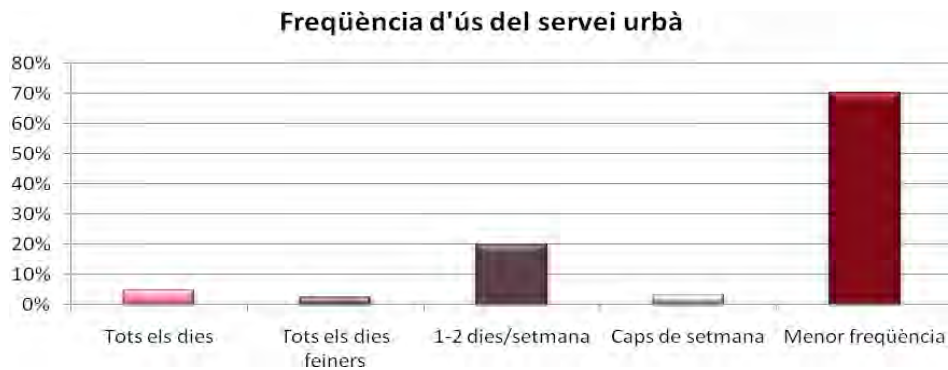


Fig. 78. Freqüència d'ús del transport urbà. Font: enquesta telefònica maig 2010

Pel que fa al transport interurbà per carretera, s'ha constatat que s'utilitza majoritàriament per anar a Barcelona ja que aquests desplaçaments representen un 61% del total. No obstant, aquest servei també és utilitzat en bona mesura per viatges a Martorell, Terrassa i Esparreguera que acaparen el 13%, 11% i 9% d'usuaris respectivament.

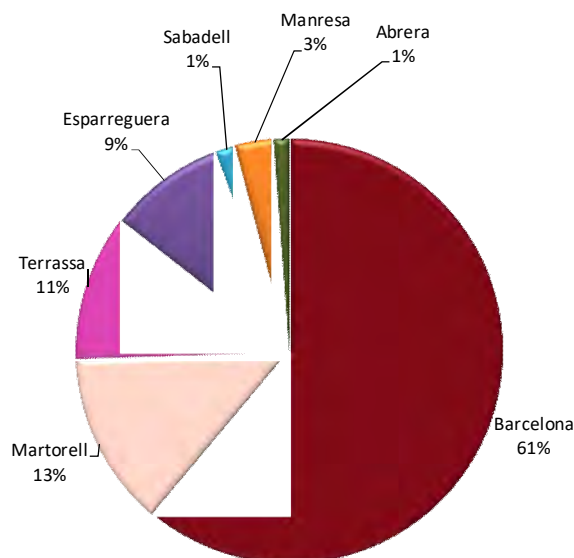


Fig. 79. Distribució dels viatges realitzats amb autobús interurbà segons destinació. Font: enquesta telefònica maig 2010

A Olesa de Montserrat hi ha un 16% d'usuaris que fan servir algun dels autobusos interurbans a diari. Per contra, el 67% ho fa amb freqüència inferior a un o dos cops per setmana.

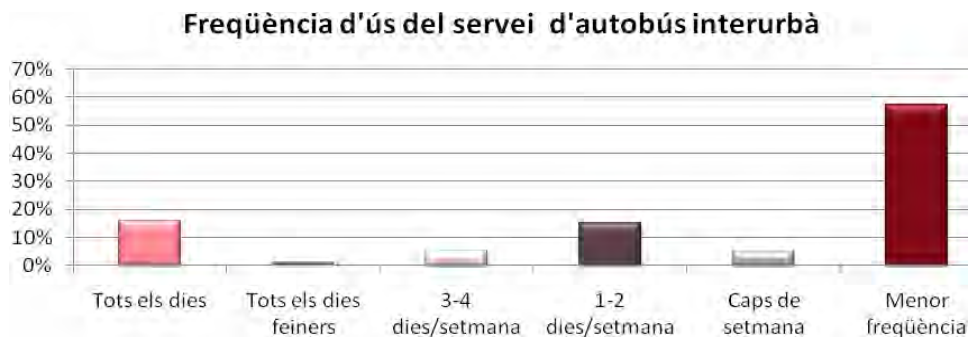


Fig. 80. Freqüència d'ús de l'autobús interurbà. Font: enquesta telefònica maig 2010

Finalment, s'ha observat que el ferrocarril també s'utilitza majoritàriament per anar a Barcelona i Martorell (67% i 13% del total de desplaçaments respectivament). En canvi, a diferència dels serveis interurbans per carretera, destaca en tercer lloc la destinació de Manresa que acumula un 10% de la quota de viatgers.

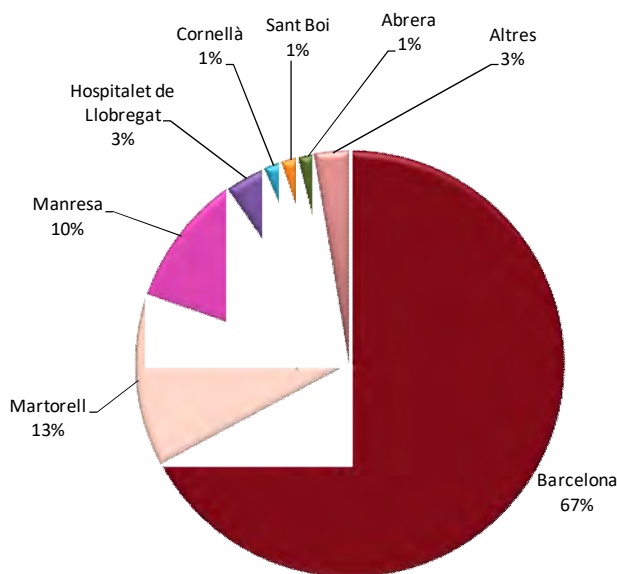


Fig. 81. Distribució dels viatges realitzats amb ferrocarril segons destinació. Font: enquesta telefònica maig 2010

La freqüència d'ús del ferrocarril no és molt elevada i destaquen els usuaris utilitzen aquest servei menys de dos cops la setmana (un 70% dels casos).

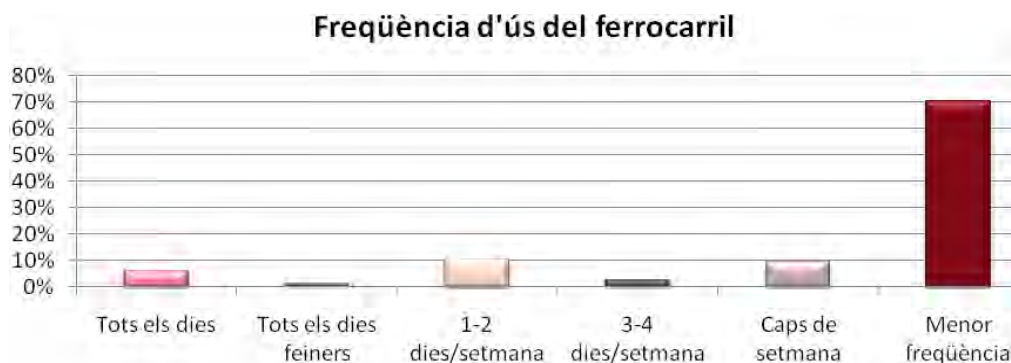


Fig. 82. Freqüència d'ús del ferrocarril. Font: enquesta telefònica maig 2010

## Percepció dels residents del transport públic

Finalment, també s'ha tingut en compte la percepció que els usuaris tenen dels diferents modes de transport col·lectiu. La taula següent mostra aquesta valoració obtinguda a través de l'enquesta de mobilitat realitzada en el marc d'aquest Pla:

| PARÀMETRES DEL SERVEI            | Servei urbà | Línies interurbanes | Ferrocarril |
|----------------------------------|-------------|---------------------|-------------|
| Satisfacció dels clients (0. 10) | 6,92        | 6,86                | 7,18        |

Taula 39. Satisfacció dels usuaris dels diferents serveis de transport col·lectiu d'Olesa de Montserrat. Font: enquesta telefònica maig 2010

Font: campanya d'enquestes PMUS Olesa de Montserrat.

### 4.1.2. Mobilitat global de no residents

S'ha realitzat una anàlisi de la mobilitat dels no residents a partir de l'Enquesta de mobilitat Quotidiana del 2006:

#### Mobilitat general

En dia feiner els no residents a Olesa de Montserrat fan 12.730 desplaçaments, que comprenen tant els interns al municipi (6,4% del total), com aquells de connexió entre el municipi i l'exterior (93,6% del total).

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| Desplaçaments interns     | 820    |
| Desplaçaments de connexió | 11.910 |
| TOTAL                     | 12.730 |

#### Motiu dels desplaçaments

En els desplaçaments de connexió, que són els significatius dels no residents d'Olesa de Montserrat, la mobilitat obligada (deguda a motiu treball o estudis) predomina clarament per sobre de la mobilitat no obligada o personal (motiu oci, compres, visita a metges...). En el cas dels no residents, la diferència entre ambdós motius és molt superior a la dels residents: 14 punts percentuals en el primer cas i 8 en el segon.

### Desplaçaments de connexió

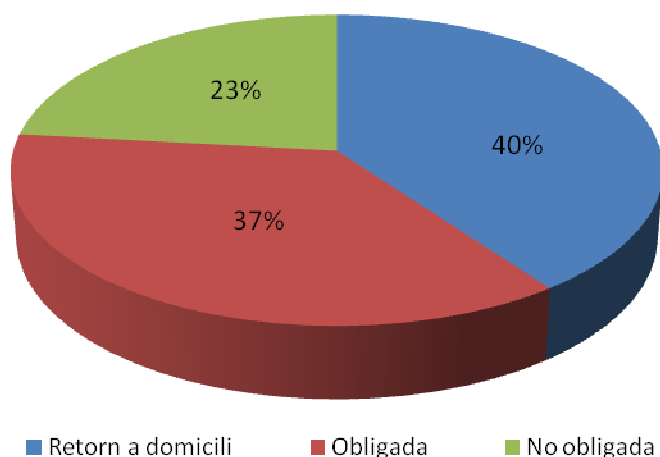


Fig. 83. Motiu dels desplaçaments interurbans en un dia feiner a Olesa de Montserrat pels no residents. Font: EMQ 2006

### Mitjans de transport utilitzats

Pel que fa a l'anàlisi dels desplaçaments de connexió, que són els significatius dels no residents, s'observa, com en el cas dels residents, que el mode principal de desplaçament és el vehicle privat amb un 83% de la quota.

En el cas dels no residents els desplaçaments en transport públic són menors que els dels residents (9,0% en el primer cas i 14,5% en el segon) i més significativa és la diferència amb els desplaçaments a peu, pràcticament inexistent en el cas dels no residents (0,4%) i d'un 8% en el cas dels residents.

### Mode principal dels desplaçaments de connexió

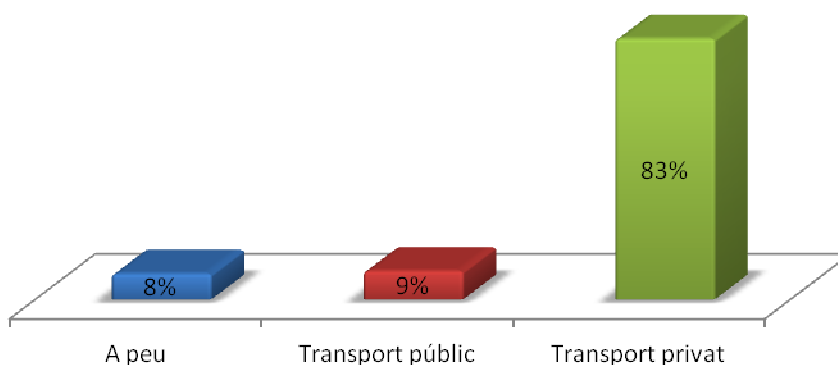


Fig. 84. Mitjans de transport utilitzats segons el tipus de desplaçament de connexió de no residents. Font: EMQ 2006

Els desplaçaments interns al municipi d'Olesa de Montserrat són majoritàriament a peu (89%), especialment aquells de menys de 5 minuts de recorregut. La resta de desplaçaments es produeixen amb vehicle privat (12%), essent inexistent el mode transport públic en aquest tipus de desplaçaments.

### Mode principal dels desplaçaments interns

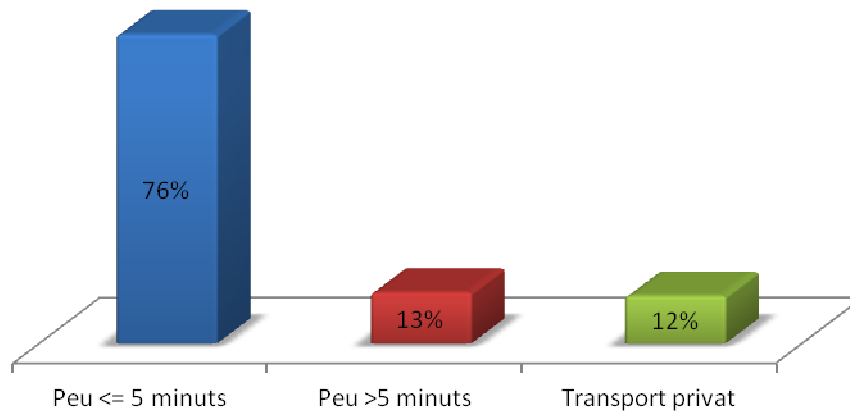


Fig. 85. Mitjans de transport utilitzats segons el tipus de desplaçament intern de no residents. Font: EMQ 2006

### Quota de mercat dels diferents modes de transport públic

El gràfic següent mostra el pes que té l'ús dels diferents modes de transport públic i col·lectiu per part dels no residents d'Olesa en els seus desplaçaments de connexió.

#### Mitjà principal dels desplaçaments de connexió en transport públic

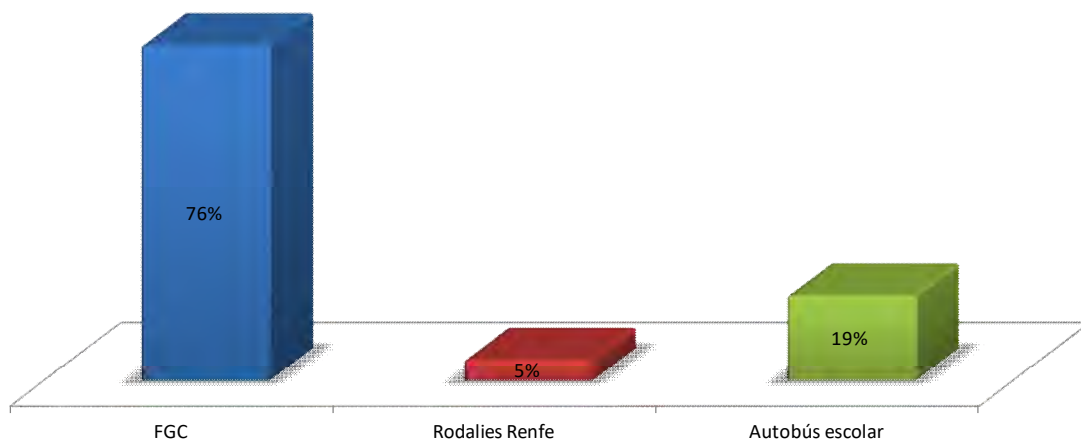


Fig. 86. Pes dels diferents mitjans públics i col·lectius en els desplaçaments dels residents a Olesa de Montserrat. Font: enquesta telefònica maig 2010

Malgrat que Olesa de Montserrat disposa d'oferta de transport públic per carretera i ferrocarril (FGC i RENFE Martorell), els no residents no fan ús de l'autobús per als seus desplaçaments.

### Distribució horària dels desplaçaments

El gràfic següent mostra la distribució horària que tenen els desplaçaments de connexió amb Olesa dels no residents.

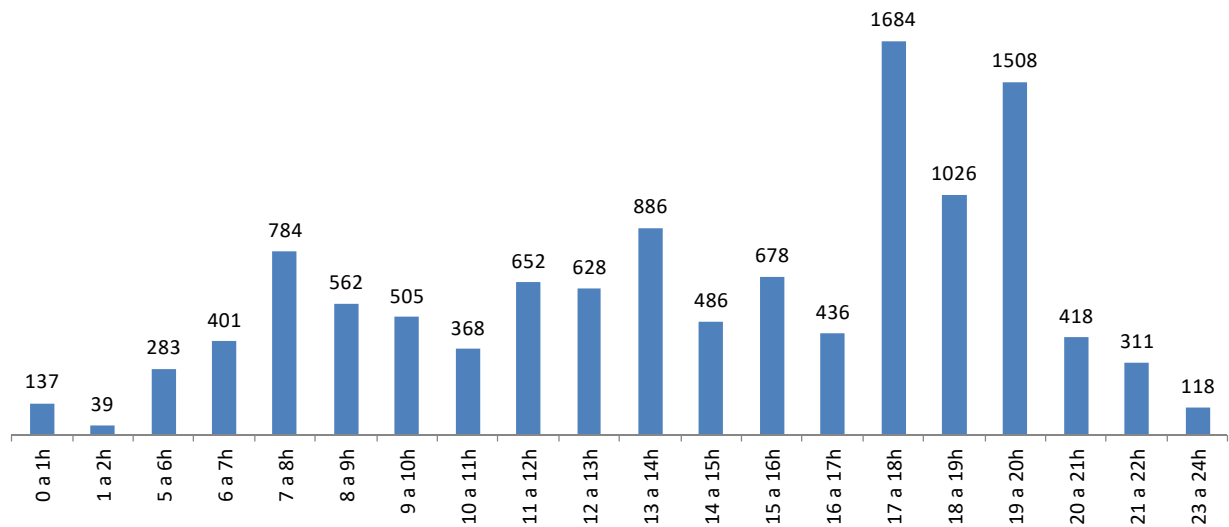


Fig. 87. Distribució horària dels desplaçaments de connexió dels no residents. Font: EMQ 2006

Ara bé, aquest comportament varia segons si es tracta de desplaçaments obligats o no obligats i de sortida.

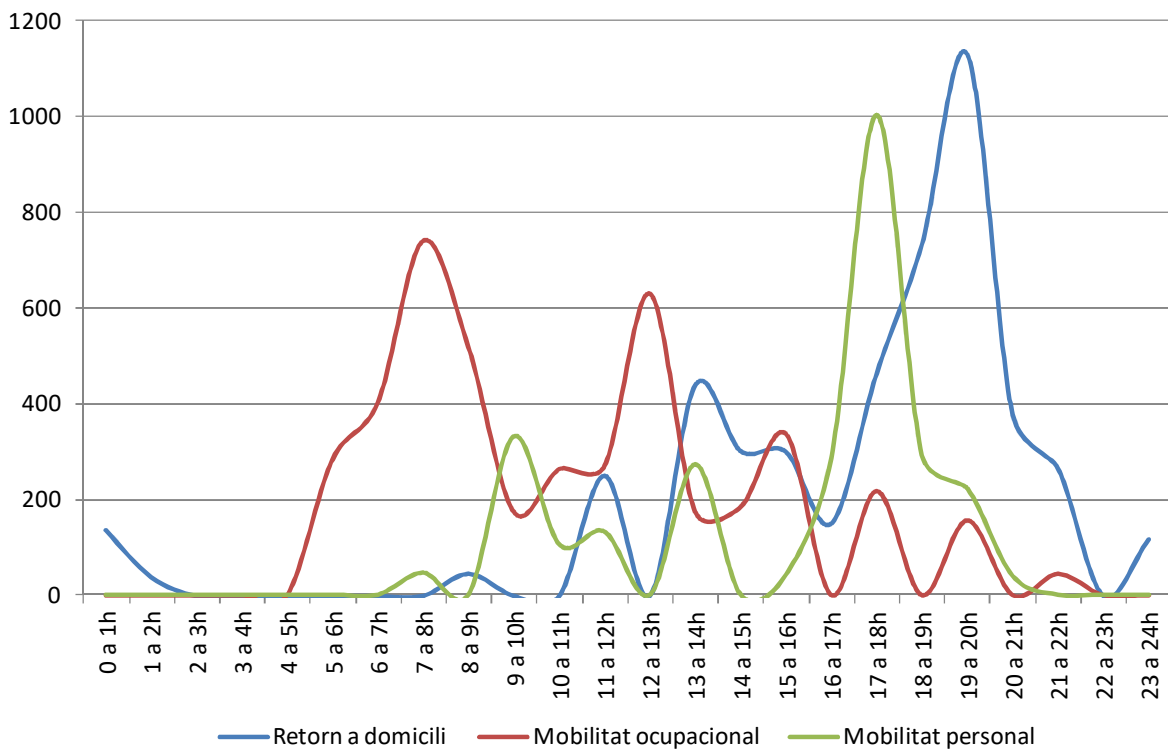


Fig. 88. Distribució horària dels desplaçaments de connexió dels no residents segons tipus. Font: EMQ 2006

La mobilitat obligada presenta dues puntes de desplaçament, a les 7 i a les 12 del matí, mentre que la no obligada només en té una que és concentra per la tarda a les 17 hores. El retorn a domicili es concentra també per la tarda, a les 19h.

## Durada mitjana dels desplaçaments

S'han calculat els temps mitjans de desplaçaments segons mode de transport per al conjunt de desplaçaments dels no residents. Atesa la distribució modals dels desplaçaments interns i de connexió podem estimar que els temps mitjans de desplaçament a peu corresponen als dels desplaçaments interns i els de vehicle privat i transport públic als dels desplaçaments de connexió.

| Mode principal   | Temps mitjà (min) |
|------------------|-------------------|
| Peu <= 5 minuts  | 4,33              |
| Peu >5 minuts    | 17,1              |
| Transport públic | 27,79             |
| Transport privat | 24,54             |

Taula 40. Temps mitjà de desplaçament segons mode de transport. Font: EMQ 2006

La durada mitjana dels desplaçaments de connexió és similar en transport públic (28 minuts) que en vehicle privat (25 minuts). Els desplaçaments interns a peu curts tenen una durada mitjana de 4 minuts, mentre que els llargs són de 17 minuts.

## Anàlisi dels fluxos externs

El 94% dels desplaçaments diaris (11.910) en dia feiner dels no residents són de connexió amb el municipi d'Olesa. Els principals orígens són dels municipis veïns Abrera (18%) i Esparraguera (12%), seguit de Barcelona (9%) i Martorell (7%).

Altres municipis a destacar són els mostrats al següent gràfic. El 31% de desplaçaments restants es reparteixen entre 31 municipis.

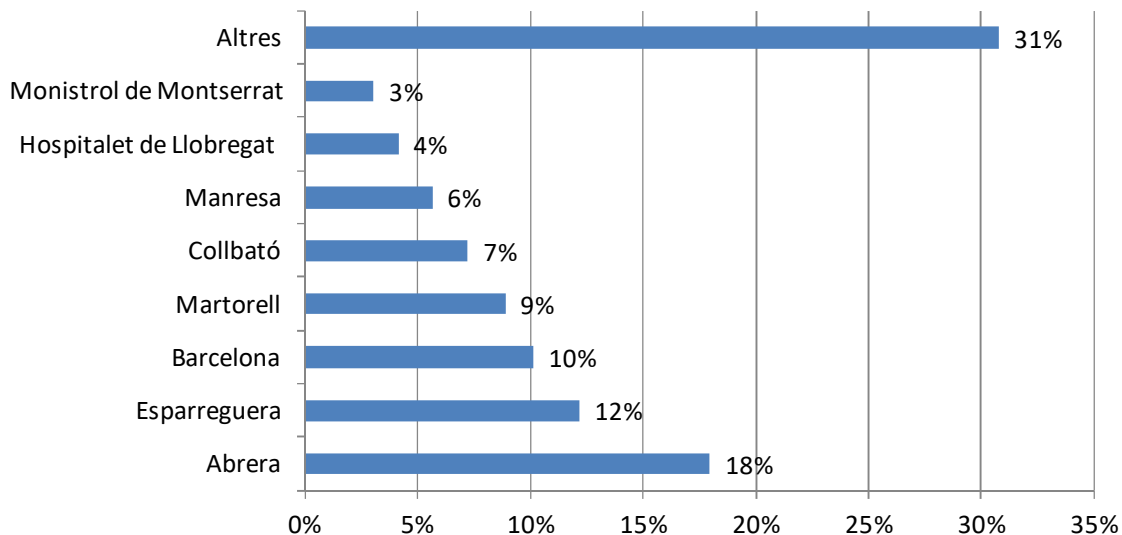


Fig. 89. Principals orígens dels desplaçaments de connexió dels no residents. Font: EMQ 2006

### 4.1.3. Síntesi de la mobilitat global. Residents + no residents

Posant en comú les dades de desplaçaments, segons la seva distribució modal, dels residents i els no residents, arribem als següents resultats:



|        | Residents |             |        | No residents |             |        | Global |             |        |
|--------|-----------|-------------|--------|--------------|-------------|--------|--------|-------------|--------|
|        | Urbans    | De connexió | Total  | Urbans       | De connexió | Total  | Urbans | De connexió | Total  |
| A peu  | 27.679    | 77          | 27.756 | 725          | 976         | 1.701  | 28.404 | 1.053       | 29.457 |
| Privat | 10.988    | 17.232      | 28.220 | 96           | 9.855       | 9.951  | 11.084 | 27.087      | 38.171 |
| Públic | 100       | 2.942       | 3.042  | 0            | 1.078       | 1.078  | 100    | 4.020       | 4.120  |
| Total  | 38.767    | 20.251      | 59.018 | 821          | 11.909      | 12.730 | 39.588 | 32.160      | 71.748 |

Taula 41. Desplaçaments en dia feiner en Olesa de Montserrat. Fonts: enquesta de mobilitat 2010 i EMQ 2006

El principal canvi d'introduir en la valuació dels desplaçaments els que són realitzats pels no residents és que degut a que aquests són majoritàriament de connexió es modifica de forma global la distribució entre aquests i els interns, agafant els primers un major protagonisme.

|                          | Urbans | De connexió |
|--------------------------|--------|-------------|
| Residents                | 65,7%  | 34,3%       |
| Residents + no residents | 55,2%  | 44,8%       |

Taula 42. Distribució dels desplaçaments en dia feiner en interns i de connexió. Fonts: enquesta de mobilitat 2010 i EMQ 2006

El nombre de desplaçaments diaris en Olesa de Montserrat s'incrementa en un 22% prenent en consideració els que realitzen els no residents, però aquest increment és degut principalment als modes motoritzats, doncs tant els desplaçaments en transport públic com en vehicle privat s'incrementen en un 35%, mentre que els desplaçaments a peu només augmenten un 6%.

Pel que fa a la distribució modal, la diferència de considerar o no els desplaçaments dels no residents és més o menys significativa depenent del tipus de desplaçament. Els urbans pràcticament no sofreixen canvis. En els de connexió el transport públic perd dos punts de quota i un el vehicle privat que guanyen els desplaçaments a peu, passant d'un testimonial 0,4% a un 3,3%. Els desplaçaments globals són els que sofreixen els canvis més importants, on els modes motoritzats, a la inversa del que succeeix en els desplaçaments de connexió, guanyen quota respecte els desplaçaments a peu.

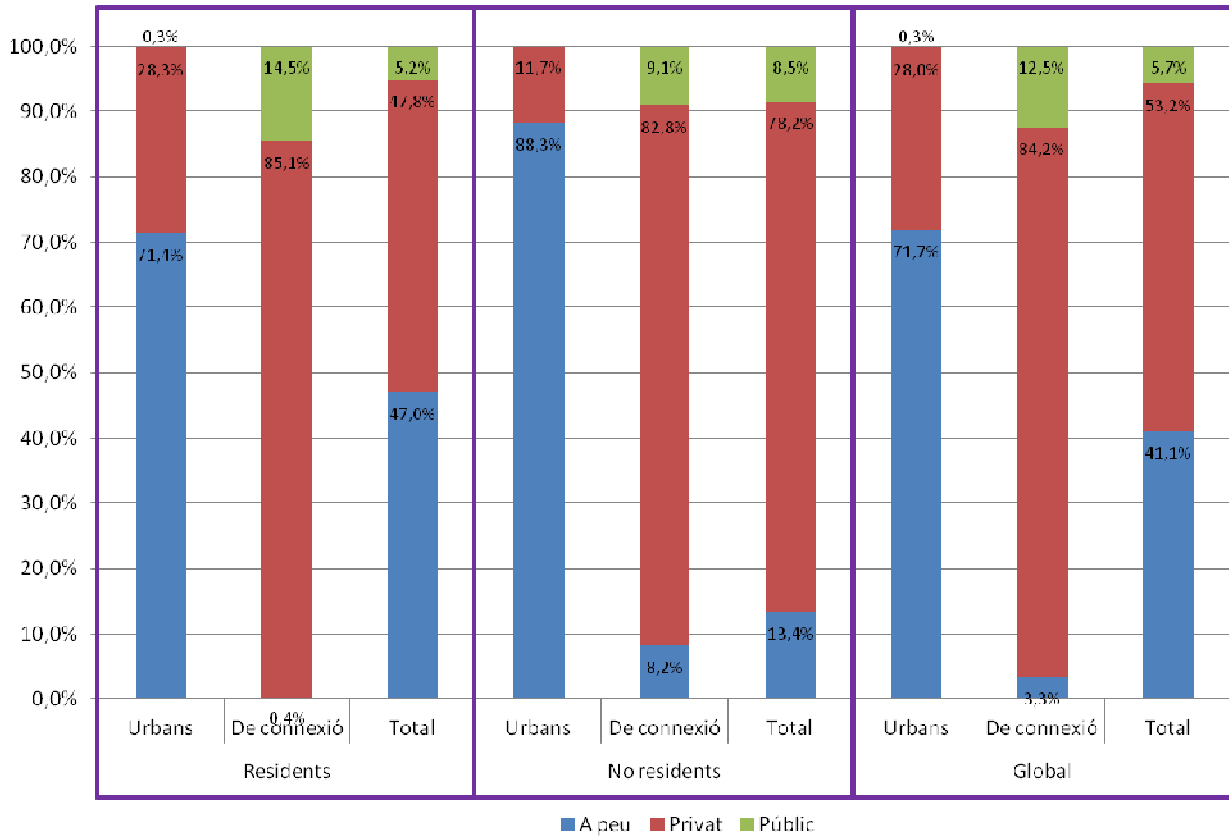


Fig. 90. Taula 41. Desplaçaments en dia feiner en Olesa de Montserrat. Fonts: enquesta de mobilitat 2010 i EMQ 2006

#### 4.1.4. Anàlisi de fluxos

S'ha realitzat un anàlisi de fluxos interns i de connexió de la ciutat. Les dades emprades per a fer l'anàlisi són fruit de l'explotació de l'enquesta de mobilitat d'Olesa de Montserrat de 2010 (anàlisi de mobilitat de residents) i de l'EMQ 2006 (anàlisi de no residents).

Tant en un cas com en l'altre el tamany mostral per zona és petit, raó per la qual les conclusions quantitatives de la mobilitat en la seva globalitat són del tot acceptables, però no les dels fluxos entre zones.

Així doncs, les dades mostrades a continuació han de ser considerades només a nivell qualitatiu.

| FLUXOS DE MOBILITAT                                      |  | Flux Total<br>(despl./dia) | Mobilitat no motoritzada (la mobilitat en bicicleta és gairebé inexistent) |              | Transport públic     |              |                                   | Mobilitat en vehicle privat |              |                                   |                               |                                   | Anàlisi de fluxos |   |
|--|--|----------------------------|--|--------------|----------------------|--------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|-------------------|---|
| Origen   | Destinació   |                            | Flux<br>(despl./dia)   | Quota<br>(%) | Flux<br>(despl./dia) | Quota<br>(%) | Temps mitjà desplaçament<br>(min) | Flux<br>(despl./dia)        | Quota<br>(%) | Temps mitjà desplaçament<br>(min) | Consum energètic<br>(tep/dia) | Consum energètic per desplaçament | Pes relatiu       | Valoració de les oportunitats de millora ambiental i de canvi modal   |
| Zona 2: part del nucli antic i eixample                  | Zona 4: Eixample                                     | 4.776                      | 4.598  | 96,3%        | 15                   | 0,3%         | 9                                 | 388                         | 8,1%         | 9                                 | 0,04                          | 0,00010                           | 3,45%             | <p>De totes les relacions urbanes és la que presenta una major quota de mobilitat no motoritzada i en conseqüència una menor quota de mobilitat en vehicle privat, si bé els desplaçaments en transport públic són molt escassos, com en tots els fluxos existents. Així doncs:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· S'han de millorar els serveis de transport públic</li> <li>· S'han de crear, com en tots els casos, itineraris ciclables segurs per potenciar aquest mode de mobilitat, pràcticament inexistent en la ciutat d'Olesa.</li> </ul>   |
| Zona 2: part del nucli antic i eixample                  | Zona 3: nucli antic, Collet de Sant Joan i Poble Sec | 4.488                      | 3.660  | 81,6%        | 0                    | 0,0%         | -                                 | 828                         | 18,4%        | 10                                | 0,09                          | 0,00011                           | 8,17%             | <p>Donada la proximitat entre aquestes zones es considera baixa la quota de desplaçament no motoritzats, raó per la qual:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· S'han de millorar els itineraris principals per als desplaçaments de vianants i crear infraestructures ciclables.</li> <li>· La trama urbana de nucli antic de la zona 2, amb carrers estrets i sinuosos, fa òptima la pacificació integral d'aquest barri de la ciutat.</li> </ul>  |
| Zona 1: les Planes, Santa Oliva, Sant Bernat, els Closos | Zona 4: Eixample                                     | 4.196                      | 2.461  | 58,7%        | 20                   | 0,5%         | 13                                | 1.940                       | 46,2%        | 13                                | 0,28                          | 0,00015                           | 24,88%            | <p>La quota de desplaçaments en mode no motoritzat té marge de millora i per descomptat i sobretot, la de transport públic per tal de restar desplaçaments en vehicle privat, que amb un 24% de quota són elevats en la ciutat compacta. Per aquesta raó:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· S'han de millorar els itineraris per vianants per fer-los més segurs.</li> <li>· S'han de crear infraestructures ciclables i realitzar campanyes de promoció d'aquest mode de mobilitat per començar a crear l'hàbit de la seva utilització a la ciutat, fins ara inexistent.</li> <li>· S'ha de millorar el servei de transport públic per fer-lo competitiu amb el vehicle privat. Un 1% de quota és molt millorable tenint en compte que es realitzen desplaçaments de més d'1,5 Km de distància que absorbeix el vehicle privat degut a una oferta de transport públic poc atractiva.</li> </ul> |

| FLUXOS DE MOBILITAT                                      |  | Flux Total<br>(despl./dia) | Mobilitat no motoritzada<br>(la mobilitat en bicicleta és gairebé inexistent) |           | Transport públic     |           |                                      | Mobilitat en vehicle privat |           |                                      |                                  |   | Anàlisi de fluxos |   |
|--|--|----------------------------|---|-----------|----------------------|-----------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------|--------------------------------------|----------------------------------|---|-------------------|---|
| Origen   | Destinació   |                            | Flux<br>(despl./dia)  | Quota (%) | Flux<br>(despl./dia) | Quota (%) | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Flux<br>(despl./dia)        | Quota (%) | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Consum<br>energètic<br>(tep/dia) | Consum<br>energètic per<br>desplaçament | Pes<br>relatiu    | Valoració de les oportunitats de millora ambiental i de<br>canvi modal  |
| Zona 3: nucli antic, Collet de Sant Joan i Poble Sec     | Zona 4: Eixample                                     | 3.514                      | 2.538   | 72,2%     | 0                    | 0,0%      | -                                    | 976                         | 27,8%     | 10                                   | 0,11                             | 0,00011                                 | 9,63%             | L'elevat desnivell entre l'Eixample i el Collet de Sant Joan dificulta la mobilitat no motoritzada per això es considera que la seva quota modal és bona. Per aquesta raó, en aquesta relació és especialment important incidir en millorar l'oferta de transport públic per fer aquesta una alternativa viable al vehicle privat.  |
| Zona 1: les Planes, Santa Oliva, Sant Bernat, els Closos | Zona 3: nucli antic, Collet de Sant Joan i Poble Sec | 3.232                      | 865   | 26,8%     | 0                    | 0,0%      | -                                    | 2.367                       | 73,2%     | 10                                   | 0,27                             | 0,00011                                 | 23,35%            | <p>En aquest cas, la quota de desplaçaments no motoritzats és molt millorable, és en diferència, dels fluxos urbans més destacables, el que presenta la menor proporció. A més a més, com que la zona 3 no presenta una suficient cobertura del transport públic no existeix demanda entre aquestes zones, ni amb cap altre que tingui aquesta zona com a origen o destinació. El resultat és que la quota resultant de vehicle privat és inadmissiblement alta, la major dels fluxos principals i per aquesta raó:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- S'han de millorar els itineraris per a vianants existents, crear connexions segures, còmodes i directes i crear itineraris ciclables amb aquestes mateixes condicions.</li> <li>- Millorar la cobertura territorial de la zona 3 de la ciutat, creant connexions directes amb la resta de zones.</li> <li>- En paral·lel a les anteriors accions, cal dissuadir de l'ús del vehicle privat amb accions com ara la regulació de l'aparcament en destinació o la jerarquitització viària per a impedir itineraris directes.</li> </ul> |
| Zona 1: les Planes, Santa Oliva, Sant Bernat, els Closos | Zona 2: part del nucli antic i eixample              | 3.102                      | 2.316   | 74,7%     | 30                   | 1,0%      | 12                                   | 756                         | 24,4%     | 12                                   | 0,10                             | 0,00014                                 | 8,95%             | L'anàlisi i oportunitats de canvi modal són anàlegs al descrit al flux 1-4, si bé en aquest cas la presència del vehicle privat és lleugerament menor.  |

| FLUXOS DE MOBILITAT |                           | Flux Total<br>(despl./dia) | Mobilitat no motoritzada<br>(la mobilitat en bicicleta és gairebé inexistent) |              | Transport públic     |             |                                      | Mobilitat en vehicle privat |              |                                      |                                  |   | Anàlisi de fluxos |   |
|---------------------|---------------------------|----------------------------|---|--------------|----------------------|-------------|--------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------------------------|----------------------------------|---|-------------------|---|
| Origen              | Destinació                |                            | Flux<br>(despl./dia)  | Quota (%)    | Flux<br>(despl./dia) | Quota (%)   | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Flux<br>(despl./dia)        | Quota (%)    | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Consum<br>energètic<br>(tep/dia) | Consum<br>energètic per<br>desplaçament | Pes<br>relatiu    | Valoració de les oportunitats de millora ambiental i de<br>canvi modal  |
| Zona 4:<br>Eixample | Zona 5.<br>Urbanitzacions | 163                        | 0   | 0,0%         | 35                   | 21,5%       | 45                                   | 128                         | 78,5%        | 25                                   | 0,04                             | 0,00028                                 | 3,16%             | De totes les relacions amb origen i destinació la zona 5 (urbanitzacions) aquesta és la més destacable en nombre de desplaçaments, si bé és molt menor a les altres relacions. La seva elevada distància amb el nucli compacte d'Olesa fa necessària la millora del servei de transport públic per fer-lo competitiu amb el vehicle privat.   |
| Zona 4              | Zona 4                    | 4.935                      | 4.244   | 86,0%        | 0                    | 0,0%        | -                                    | 691                         | 14,0%        | 8                                    | 0,06                             | 0,00009                                 | 5,52%             | Agrupem el conjunt de relacions interzonals doncs en totes elles, a excepció de les del nucli antic, les característiques de distribució modal són similars i les accions a dur a terme també. En tots els casos els desplaçaments no motoritzats són els principals, però la quota de desplaçaments en vehicle privat és millorable. És per això que cal incidir especialment en la creació de zones pacificades i/o zones 30 per a donar la prioritat a vianants i ciclistes i dissuadir l'ús del vehicle privat. |
| Zona 3              | Zona 3                    | 3.973                      | 3.337   | 84,0%        | 0                    | 0,0%        | -                                    | 636                         | 16,0%        | 7                                    | 0,05                             | 0,00008                                 | 4,58%             |   |
| Zona 1              | Zona 1                    | 3.177                      | 2.383   | 75,0%        | 0                    | 0,0%        | -                                    | 794                         | 25,0%        | 10                                   | 0,09                             | 0,00012                                 | 8,07%             |   |
| Zona 2              | Zona 2                    | 1.537                      | 1.502   | 97,7%        | 0                    | 0,0%        | -                                    | 35                          | 2,3%         | 7                                    | 0,00                             | 0,00008                                 | 0,24%             |   |
| <b>Interna</b>      |                           | <b>37.093</b>              | <b>27.904</b>   | <b>75,2%</b> | <b>100</b>           | <b>0,3%</b> |                                      | <b>9.539</b>                | <b>25,7%</b> |                                      | <b>1,14</b>                      | <b>0,00012</b>                          | <b>100,0%</b>     |   |

| FLUXOS DE MOBILITAT |            | Flux Total<br>(despl./dia) | Mobilitat no motoritzada<br>(la mobilitat en bicicleta és gairebé inexistent) |           | Transport públic     |           |                                      | Mobilitat en vehicle privat |           |                                      |                                  |   | Anàlisi de fluxos |  |
|---------------------|------------|----------------------------|---|-----------|----------------------|-----------|--------------------------------------|-----------------------------|-----------|--------------------------------------|----------------------------------|---|-------------------|--|
| Origen              | Destinació |                            | Flux<br>(despl./dia)  | Quota (%) | Flux<br>(despl./dia) | Quota (%) | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Flux<br>(despl./dia)        | Quota (%) | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Consum<br>energètic<br>(tep/dia) | Consum<br>energètic per<br>desplaçament | Pes<br>relatiu    | Valoració de les oportunitats de millora ambiental i de<br>canvi modal   |
| Barcelona           | Zona 1     | 1.521                      | 0   | 0,0%      | 273                  | 18,0%     | 75                                   | 1.248                       | 82,0%     | 37                                   | 0,65                             | 0,00052                                 | 16,1%             | Barcelona i Martorell aglutina els principals desplaçaments de connexió de llarg recorregut, on la mobilitat no motoritzada no és possible. Per aquesta raó cal millorar l'oferta de transport públic interurbà, especialment els serveis ferroviaris, per millorar la competitivitat respecte del vehicle privat, que presenta en gairebé tots els casos quotes modals superiors al 80%.<br>En paral·lel, hauran de crear-se mesures disuasòries de l'ús del vehicle privat, com ara la regulació de l'aparcament en destinació.<br>Finalment, és també convenient jerarquitzar el viari intern de la ciutat i crear les connexions necessàries perquè aquelles persones que decideixin fer ús del vehicle privat accedeixin a Olesa per l'accés més convenient i es minimitzin d'aquesta manera els fluxos interns en aquest mode. |
| Barcelona           | Zona 2     | 629                        | 0   | 0,0%      | 135                  | 21,5%     | 75                                   | 494                         | 78,5%     | 35                                   | 0,24                             | 0,00049                                 | 6,0%              |  |
| Barcelona           | Zona 3     | 2.234                      | 0   | 0,0%      | 412                  | 18,4%     | 75                                   | 1.822                       | 81,6%     | 40                                   | 1,02                             | 0,00056                                 | 25,4%             |  |
| Barcelona           | Zona 4     | 1.029                      | 0   | 0,0%      | 226                  | 22,0%     | 75                                   | 803                         | 78,0%     | 34                                   | 0,38                             | 0,00048                                 | 9,5%              |  |
| Martorell           | Zona 1     | 884                        | 0   | 0,0%      | 157                  | 17,8%     | 27                                   | 727                         | 82,2%     | 15                                   | 0,15                             | 0,00021                                 | 3,8%              |  |
| Martorell           | Zona 2     | 442                        | 0   | 0,0%      | 103                  | 23,3%     | 27                                   | 339                         | 76,7%     | 13                                   | 0,06                             | 0,00018                                 | 1,5%              |  |
| Martorell           | Zona 3     | 1.405                      | 0   | 0,0%      | 247                  | 17,6%     | 27                                   | 1.158                       | 82,4%     | 18                                   | 0,29                             | 0,00025                                 | 7,3%              |  |
| Martorell           | Zona 4     | 1.555                      | 0   | 0,0%      | 340                  | 21,9%     | 27                                   | 1.215                       | 78,1%     | 12                                   | 0,20                             | 0,00017                                 | 5,1%              |  |

| FLUXOS DE MOBILITAT |            | Flux Total<br>(despl./dia) | Mobilitat no motoritzada<br>(la mobilitat en bicicleta és gairebé inexistent) |             | Transport públic     |              |                                      | Mobilitat en vehicle privat |              |                                      |                                  |   | Anàlisi de fluxos |  |
|---------------------|------------|----------------------------|---|-------------|----------------------|--------------|--------------------------------------|-----------------------------|--------------|--------------------------------------|----------------------------------|---|-------------------|--|
| Origen              | Destinació |                            | Flux<br>(despl./dia)  | Quota (%)   | Flux<br>(despl./dia) | Quota (%)    | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Flux<br>(despl./dia)        | Quota (%)    | Temps mitjà<br>desplaçament<br>(min) | Consum<br>energètic<br>(tep/dia) | Consum<br>energètic per<br>desplaçament | Pes<br>relatiu    | Valoració de les oportunitats de millora ambiental i de<br>canvi modal   |
| Esparraguera        | Zona 1     | 303                        | 15  | 4,9%        | 0                    | 0,0%         | -                                    | 288                         | 95,1%        | 10                                   | 0,04                             | 0,00014                                 | 1,0%              | Amb la supressió de l'aeri, Esparraguera ha perdut la seva connexió en transport públic amb Olesa de Motserat. Hauria d'estudiar-se la possibilitat de tornar a ficar-lo en funcionament.<br>D'altra banda, l'acotada distància entre ambdós municipi fa viable la connexió a peu o en bicicleta, raó per la qual hauria d'incidir-s'hi en la millora de la connectivitat en aquest mode.                            |
| Esparraguera        | Zona 2     | 281                        | 9   | 3,2%        | 0                    | 0,0%         | -                                    | 272                         | 96,8%        | 10                                   | 0,04                             | 0,00014                                 | 0,9%              |  |
| Esparraguera        | Zona 3     | 1.293                      | 117   | 9,0%        | 0                    | 0,0%         | -                                    | 1.176                       | 91,0%        | 12                                   | 0,20                             | 0,00017                                 | 4,9%              |  |
| Esparraguera        | Zona 4     | 2.159                      | 332   | 15,4%       | 0                    | 0,0%         | -                                    | 1.826                       | 84,6%        | 10                                   | 0,26                             | 0,00014                                 | 6,4%              |  |
| Abrera              | Zona 1     | 1.067                      | 77  | 7,2%        | 117                  | 11,0%        | 21                                   | 873                         | 81,8%        | 10                                   | 0,12                             | 0,00014                                 | 3,0%              | La connexió en transport públic mitjançant FGC és immillorable, de forma que amb una millora dels serveis i una adequada política tarifària podria millorar molt la quota d'aquest mode de mobilitat.<br>Com en el cas d'Esparraguera, l'acotada distància entre ambdós municipi fa viable la connexió a peu o en bicicleta, raó per la qual hauria d'incidir-s'hi en la millora de la connectivitat en aquest mode. |
| Abrera              | Zona 2     | 258                        | 30  | 11,6%       | 24                   | 9,3%         | 21                                   | 204                         | 79,1%        | 8                                    | 0,02                             | 0,00011                                 | 0,6%              |  |
| Abrera              | Zona 3     | 1.778                      | 187   | 10,5%       | 233                  | 13,1%        | 21                                   | 1.358                       | 76,4%        | 11                                   | 0,21                             | 0,00015                                 | 5,2%              |  |
| Abrera              | Zona 4     | 1.844                      | 286   | 15,5%       | 295                  | 16,0%        | 21                                   | 1.263                       | 68,5%        | 7                                    | 0,12                             | 0,00010                                 | 3,1%              |  |
| <b>De connexió</b>  |            | <b>18.681</b>              | <b>1.053</b>  | <b>5,6%</b> | <b>2.562</b>         | <b>13,7%</b> | <b>-</b>                             | <b>15.066</b>               | <b>80,7%</b> | <b>-</b>                             | <b>4,02</b>                      | <b>0,00027</b>                          | <b>100,0%</b>     |  |

## 4.2. Demanda a peu

### 4.2.1. Aforaments de vianants

Per tal d'avaluar la quantitat de vianants que es desplacen pels carrers d'Olesa de Montserrat s'han realitzat aforaments manuals direccionals als principals punts de pas de les persones.

Els punts s'han escollit en base a les reunions mantingudes amb polítics municipals i tècnics de l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona, així com amb agents de la Guàrdia Urbana. Finalment s'han realitzat aforaments en 3 punts del municipi, localitzats al centre de la ciutat i limítrofs al nucli antic, que és la zona on es concentra un major flux de vianants.

Al mateix temps que s'han enregistrat els vianants, també s'han enregistrat el nombre d'usuaris que es desplacen en bicicleta. Aquest registre s'ha dut a terme cada 15 minuts, per tal de detectar el quart d'hora punta del període aforat.

La següent imatge mostra els punts on es van realitzar els aforaments de vianants:



Fig. 91. Punts d'aforaments manuals de vianants. Font: elaboració pròpia

Les taules i gràfics de l'annex A mostren la informació recollida a través d'aquests aforaments manuals, realitzats en períodes tant de matí com de tarda.

A les figures 83, 84 i 85 es mostren els resultats dels aforaments de vianants realitzats per a cada una de les hores analitzades:

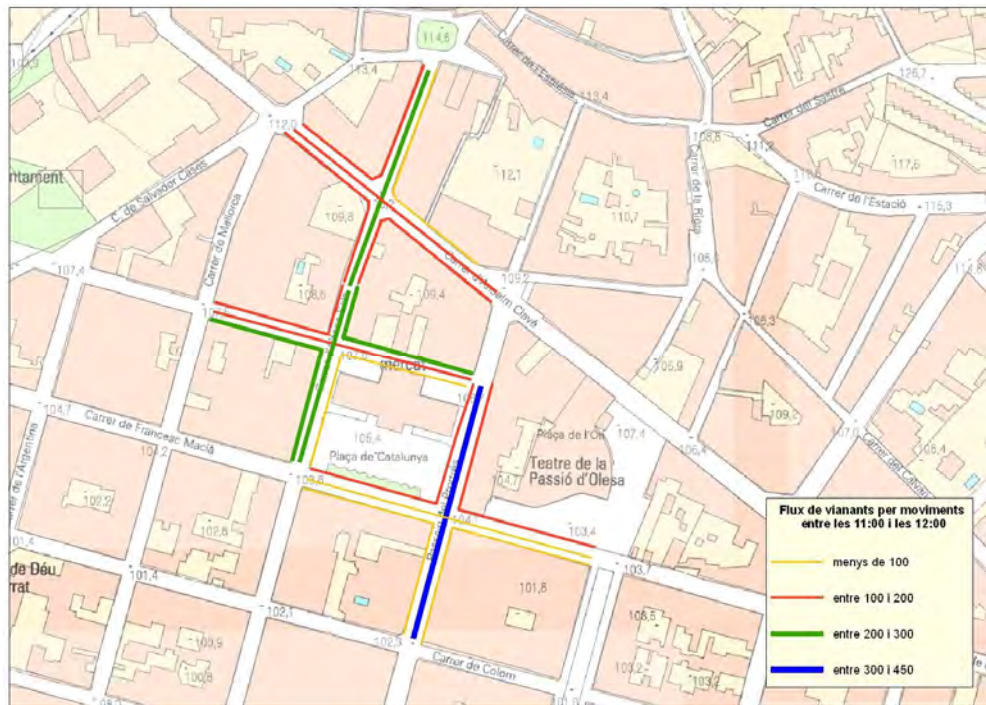


Fig. 92. Resultats dels aforaments entre les 11:00 i les 12:00 hores.

Durant l'hora punta matinal (de 1h a 12h) predomina el flux vertical de vianants a l'encreuament del carrer Progrés amb laavinguda Francesc Macià.

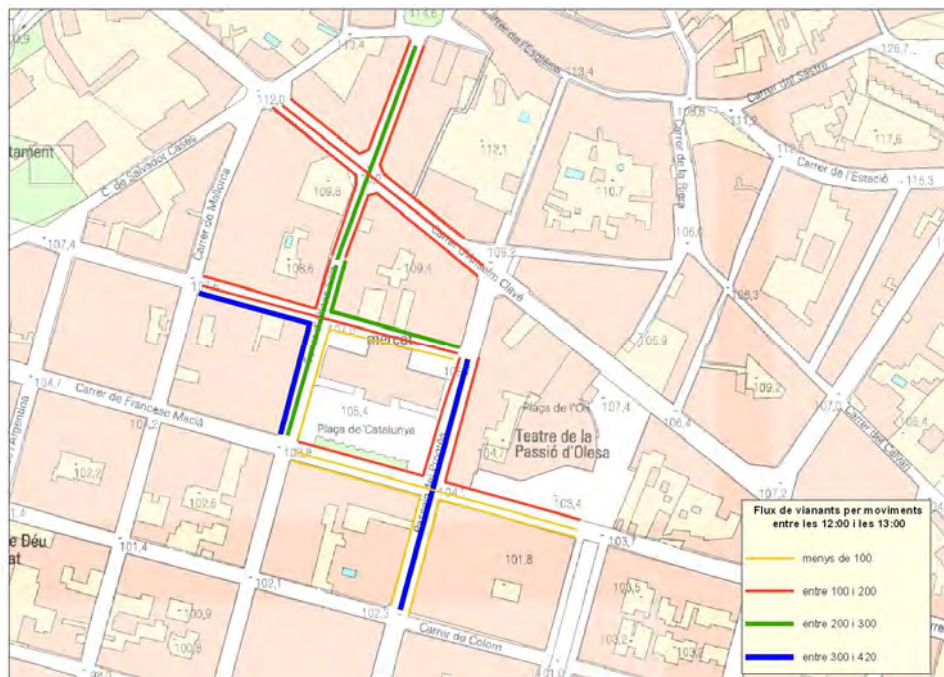


Fig. 93. Resultats dels aforaments entre les 12:00 i les 13:00 hores. Font: elaboració pròpia

Al migdia es manté l'elevat flux de vianants del carrer Progrés i s'intensifica el que es genera segons la direcció Alfons Sala (est) . Lluís Puigjaner (sud).

En general, es pot dir que els principals fluxos de vianants identificats de 1h a 13h estan estretament relacionats amb l'alta activitat que es concentra a Plaça Catalunya i el seu entorn. Així mateix, també s'ha observat que els moviments es donen sobre els trams dels itineraris de vianants amb millor accessibilitat (veure figura 20 a l'apartat 3.2.4. Accessibilitat).



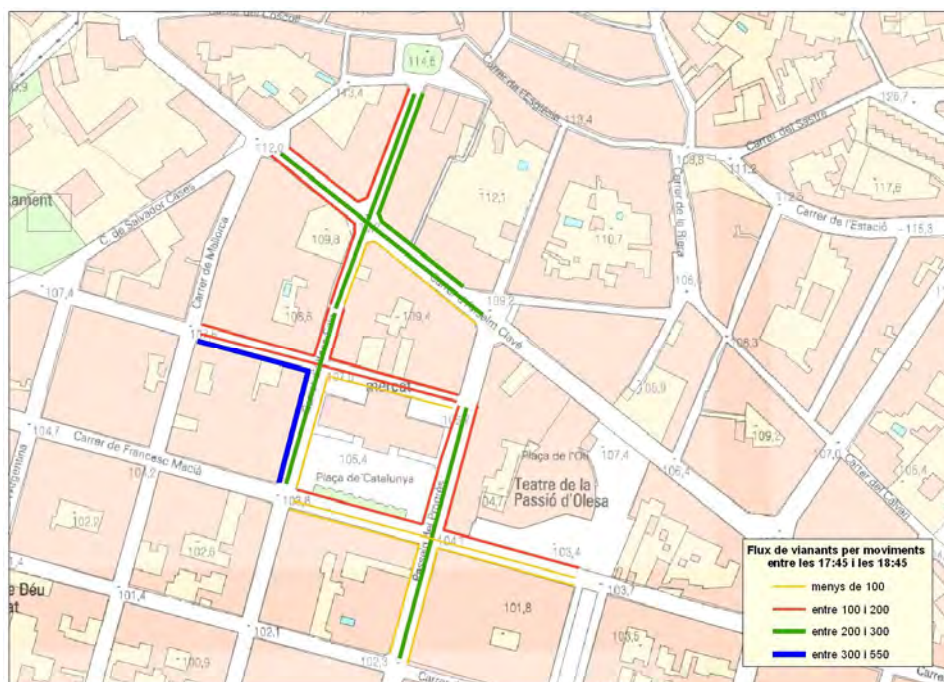


Fig. 94. Resultats dels aforaments entre les 17:45 i les 18:45 hores. Font: elaboració pròpia

A la tarda, el moviment més important de vianants es dona entre la part sud del carrer Alfons Sala i l'est del carrer Puigjaner. Aquest flux està vinculat les activitats de lleure que es desenvolupen a la plaça Catalunya i sobretot a l'entorn del parc del llac.

Finalment, cal comentar que s'ha observat un exigu ús de la bicicleta a l'entorn aforat que es concentra a la franja horària de les 17h45 a les 18h45.

## 4.3. Demanda en transport públic

### 4.3.1. Transport urbà

#### Demanda per línia

Segons les dades facilitades per la empresa operadora del transport públic urbà d'Olesa de Montserrat (TGO), la demanda anual de la línia és de **22.737 viatgers el 2009**, és a dir **0,98 viatges per any i habitant**. Es tracta d'un rati molt feble comparat amb la mitjana de les ciutats petites de Catalunya que és de 17,7. En aquesta mateixa línia, l'índex d'ocupació d'aquest servei durant el 2009 ha estat de **6,8 passatgers per expedició**.

L'evolució mensual del nombre de viatgers per als darrers quatre anys (2006-2009) es pot observar a la següent gràfica.

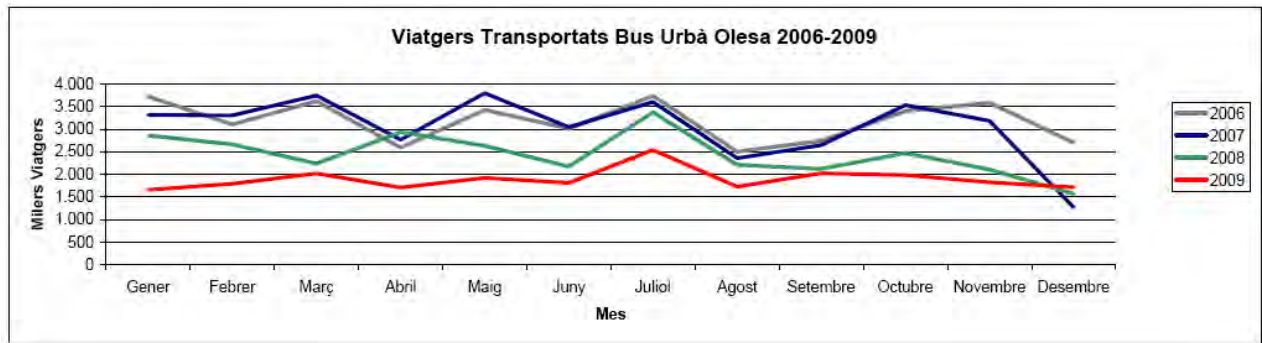


Fig. 95. Evolució mensual de la demanda de la línia de transport públic d'Olesa de Montserrat (2006-2009)  
Font: TGO.

Com es pot apreciar el nombre de viatgers ha baixat els darrers anys. Aquest descens és especialment acusat l'any 2009 on el servei urbà només ha superat els 2.000 viatgers durant el mes de juliol.

Per últim, s'ha fet una comparació de la ràtio de viatgers per any i habitant entre Olesa de Montserrat i alguns municipis de característiques similars en termes de població i xarxa de transport públic urbà. La següent taula mostra com aquesta ràtio és molt inferior a Olesa de Montserrat respecte a la mitjana de municipis comparats (0,98 viatgers/any/habitants a Olesa de Montserrat per 6,48 de mitjana en el municipis comparats).

| Municipi                   | Habitants <sup>(1)</sup> | Nombre de línies | Viatgers       | Viatges/any/habitant |
|----------------------------|--------------------------|------------------|----------------|----------------------|
| El Masnou                  | 21.935                   | 1                | 150.239        | 6,85                 |
| Valls                      | 23.948                   | 5                | 113.903        | 4,76                 |
| Molins de Rei              | 23.544                   | 3                | 191.962        | 8,15                 |
| Martorell                  | 25.844                   | 4                | 181.800        | 7,03                 |
| Barberà del Vallès         | 27.827                   | 2                | 156.011        | 5,61                 |
| Mitjana                    | <b>24.620</b>            | <b>3</b>         | <b>158.783</b> | <b>6,48</b>          |
| <b>Olesa de Montserrat</b> | <b>23.301</b>            | <b>1</b>         | <b>22.737</b>  | <b>0,98</b>          |

Taula 43. Comparació viatgers per any per habitant  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de DPTOP i Idescat

(1) Les xifres d'habitants i viatgers per Olesa de Montserrat corresponen al 2009 mentre que les de la resta de municipis són del 2007.

#### 4.3.2. Transport públic interurbà en ferrocarril

El 2009 l'estació de FGC a Olesa de Montserrat ha comptat amb més de 325.000 usuaris. Tot i amb això es dona un decreixement de viatgers del 9,6% respecte l'any anterior, que pot estar vinculat a l'actual conjuntura econòmica.

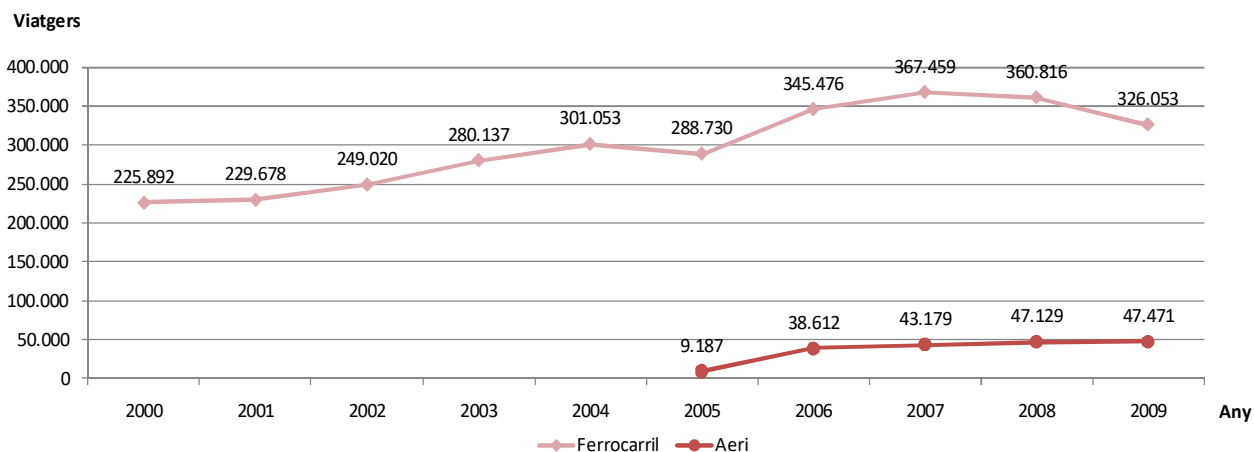


Fig. 96. Evolució anual dels viatgers a l'estació de FGC d'Olesa de Montserrat (2000-2009)  
Font: DPTOP

Per altra banda, el nombre de viatgers de l'aeri entre Esparraguera i Olesa de Montserrat ha anat creixent des de la seva entrada en funcionament el 2005. Tot i això, la demanda d'aquest servei s'ha estabilitzat els darrers anys i entre el 2008 i el 2009 el nombre de viatgers només ha augmentat un 0,7%.

#### 4.3.3. Transport públic interurbà per carretera

Els viatgers del transport públic interurbà amb parada a Olesa de Montserrat per l'any 2009 són els que es detallen a la següent taula:

| Línia                                   | Viatgers <sup>(2)</sup> |
|---|-------------------------|
| Olesa . Esparraguera                    | 40.211                  |
| Olesa . Santa Maria Vilalba . Martorell | 6.454                   |
| Olesa- Terrassa . Bellaterra            | 16.348                  |
| Manresa . Olesa . Barcelona             | 160.290                 |

Taula 44. Viatgers de les línies interurbanes amb parada a Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de DPTOP

(2) Les xifres de viatgers són del total de la línia.

Dintre les anteriors línies interurbanes, destaquen les que enllacen Olesa de Montserrat amb Manresa o Barcelona per ser les que sostenen una major demanda de viatgers. Per aquest motiu, s'ha procedit a fer una anàlisi de la demanda específica en aquest corredor.

#### El corredor Barcelona Ò Olesa de Montserrat - Manresa

Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat Obligada (EMO) de 2001, entre Barcelona, Olesa de Montserrat i Manresa es generen fluxos de mobilitat considerables.

| Origen \ Destinació        | Barcelona | Olesa de Montserrat | Manresa |     |
|----------------------------|-----------|---------------------|---------|-----|
| <b>Barcelona</b>           |           | 452                 | 1.138   | Dia |
|                            |           | 113.000             | 284.500 | Any |
| <b>Olesa de Montserrat</b> | 1.794     |                     | 198     | Dia |
|                            | 448.500   |                     | 49.500  | Any |
| <b>Manresa</b>             | 3.366     | 90                  |         | Dia |
|                            | 841.500   | 22.500              |         | Any |

Taula 45. Matriu O/D del corredor Barcelona- Olesa de Montserrat - Manresa  
Font: EMO 2001

No obstant, tal i com es pot observar a la taula següent, només el 9% dels desplaçaments amb origen o destinació a Olesa de Montserrat es realitzen en transport interurbà per carretera:

| Recorregut                      | Total desplaçaments | Desplaçaments en transport interurbà per carretera <sup>(3)</sup> | Despl. transport interurbà carretera/ Total desplaçaments |
|---------------------------------|---------------------|---|---|
| Manresa- Olesa de Montserrat    | 72.000              | 6.404   | 8,89%   |
| Olesa de Montserrat - Barcelona | 561.500             | 49.994  | 8,90%   |

Taula 46. Viatges del corredor realitzats en transport interurbà per carretera  
Font: DPTOP i EMO 2001

(3) Es tracta d'una xifra de viatgers prevista pel 2009 ja que està calculada amb dades de l'1 de gener al 30 de setembre del 2009 tenint en compte la tendència d'evolució des del 2005.

#### 4.4. Demanda en vehicle privat motoritzat

Amb la finalitat de poder quantificar la demanda de trànsit s'han analitzat les estacions de perforament de les vies de l'entorn d'Olesa de Montserrat. La informació obtinguda s'ha completat executant un pla de **perforaments manuals i automàtics** als accessos i la xarxa de connexió interna de la ciutat per poder establir tipologies, origen i destinació dels vehicles, distribució horària (identificació de puntes), etc...

##### Estacions de perforament

De manera prèvia a l'anàlisi de les dades de les estacions de perforament es definiran alguns conceptes bàsics sobre aquestes i sobre les dades que proporcionen:

- **Intensitat Mitjana Diària (IMD):** es calcula dividint el nombre total anual de vehicles que passen per una secció viària entre el nombre de dies de l'any. És una mitjana diària del trànsit que passa per un punt concret de la via. El percentatge de pesants és calcula de forma anàloga al cas anterior i fa referència al valor que representen aquests vehicles, de mitjana, en el trànsit diari de la carretera.
- **Intensitat Diària Mitjana (IDM):** es calcula de forma similar a la IMD però s'utilitza per a analitzar períodes temporals més curts (anàlisis mensuals, setmanals, etc.).
- La **categoria** d'una estació es determina en funció del nombre de dies que s'afora el trànsit a la secció on està ubicada. Així s'estableixen les següents quatre categories d'estacions:

**Permanent:** afora les 24h del dia, tots els dies de l'any.

**Primària:** afora les 24 hores del dia, durant tots els dies d'una setmana completa en mesos alterns. És a dir 6 setmanes l'any, que corresponen a 42 dies complerts.

**Secundària:** afora les 24 hores del dia, durant dos dies feiners en mesos alterns (12 dies). Aquestes estacions estan associades a una altra de categoria permanent o primària.

**Cobertura:** afora les 24 hores d'un dia feiner, com a mínim, un cop cada 4 anys. Al igual que a l'anterior categoria, aquest tipus d'estació està associada a una altra afí.

La taula següent presenta les dades bàsiques de les estacions d'aforament que es troben a la xarxa viària de l'àmbit d'Olesa de Montserrat: intensitat mitjana diària (IMD), percentatge de vehicles pesants, categoria i localització (PK).

| Estacions d'aforament a l'entorn d'Olesa de Montserrat |         |          |      |                          |             |           |
|--|---------|----------|------|--------------------------|-------------|-----------|
| Ctra.  | PK      | Estació  | Any  | Categoria                | Intensitats |           |
|  |         |          |      |                          | IMD         | % Pesants |
| C-55   | 2,987   | 138-08   | 2008 | Permanent                | 28.663      | 8,68%     |
| C-55   | 11,300  | 35501108 | 2008 | Permanent                | 14.434      | 11,33%    |
| C-55   | 16,703  | 33-308   | 2008 | Permanent                | 32.432      | 9,00%     |
| A-2  | 586,700 | E-226-0  | 2008 | Permanent                | 114.571     | 12,63%    |
| A-2  | 572,300 | B-138-2  | 2008 | Secundària               | 56.803      | 20,72%    |
| C-58   | 24,804  | 12130208 | 2008 | Permanent                | 24.521      | 9,56%     |
| C-58   | 37,077  | 12131608 | 2008 | Permanent                | 15.915      | 8,80%     |
| B-121  | 1,000   | 21210108 | 2007 | Cobertura <sup>(1)</sup> | 1.069       | 9,50%     |
| B-120  | 3,000   | 62-308   | 2004 | Cobertura                | 14.836      | 17,11%    |
| BV-1201  | 3,150   | EA00127  | 2010 | Secundària               | 4.291       | 9,06%     |

Taula 47. Estacions d'aforament de l'entorn d'Olesa de Montserrat.

Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Ministeri de Foment, DGC i DIBA.

<sup>(1)</sup> Secundària fins el 2006, any en que va canviar la titularitat i es va traspasar de la DIBA a la Generalitat de Catalunya.

Al mapa següent es mostra la situació de les estacions, diferenciades per la categoria: permanent, secundària i de cobertura.

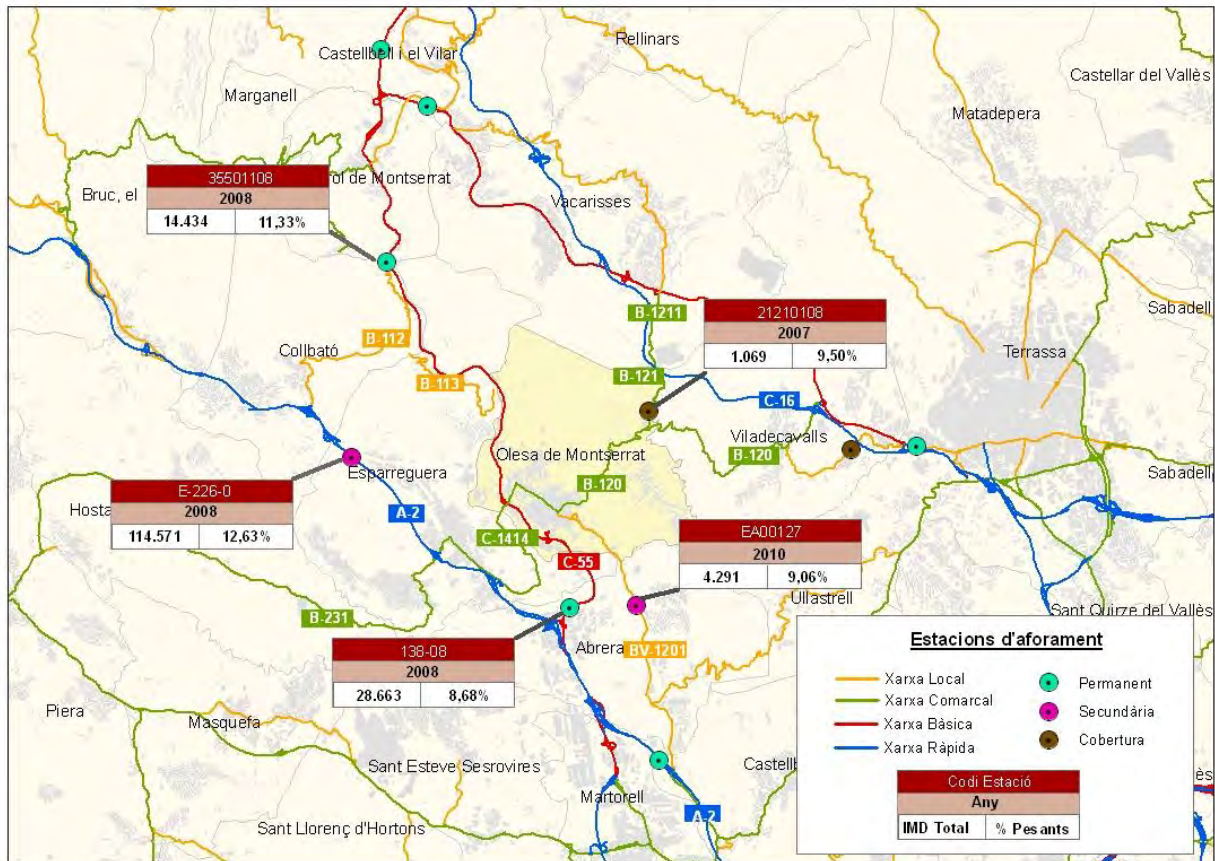


Fig. 97. Localització de les estacions d'aforament més properes de la xarxa viària d'Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Ministeri de Foment, DGC i DIBA.

A continuació s'ha analitzat l'evolució temporal del trànsit de les estacions amb l'objectiu d'identificar els punts següents:

- Evolució de la IMD
- Evolució mensual
- Evolució horària

### Evolució de la IMD

A continuació es mostren les dades de la IMD pel període 2001-2008 de les tres vies de l'entorn d'Olesa de Montserrat amb més informació dels darrers anys: la C-55, la BV-1201 i la B-121.

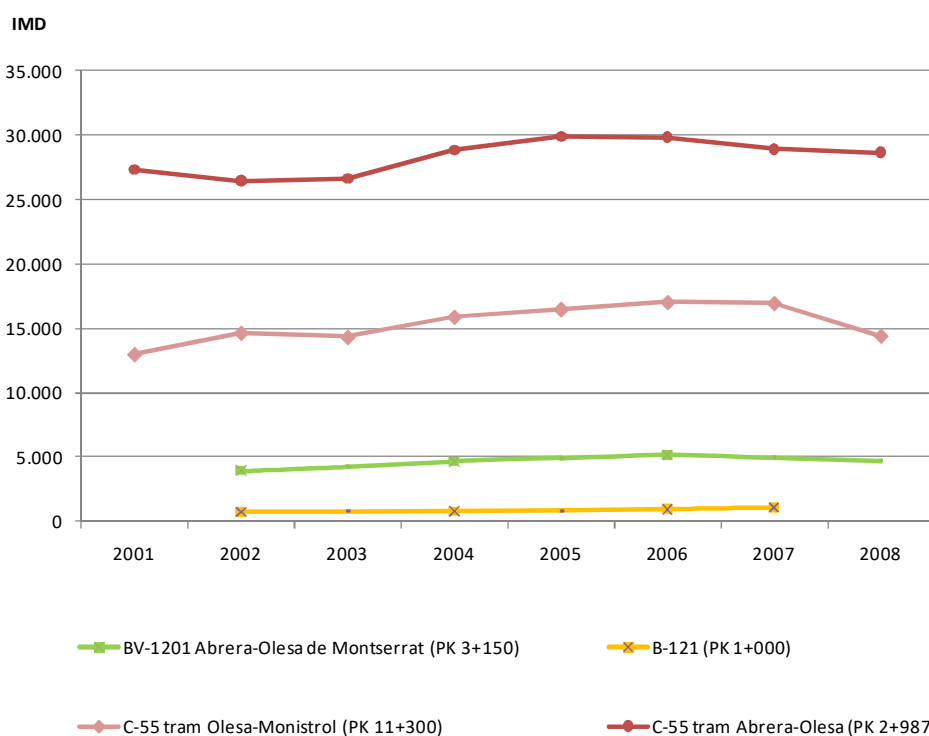
**Evolució de la IMD de les vies de la zona d'estudi**

Fig. 98. Evolució de la IMD a les vies d'accés a Olesa de Montserrat durant el període 2001-2008  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades del Ministeri de Foment, DGC i DIBA.

Es pot observar que tant a la BV-1201 com a la B-121 assumeixen una quantitat baixa de trànsit ja que són vies de caràcter local i comarcal respectivament.

En el cas de la C-55, s'han tingut en compte dues estacions d'aparcament permanents que han permès analitzar-la amb més detall. En general es troba que aquesta via presenta major IMD que les dues anteriors ja que pertany a la xarxa bàsica de carreteres.

| Increment anual de la IMD |                                       |                                   |
|---------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Període                   | C-55 tram Olesa-Monistrol (PK 11+300) | C-55 tram Abrera-Olesa (PK 2+987) |
| 2001-2002                 | 12,7%                                 | -3,2%                             |
| 2002-2003                 | -2,2%                                 | 0,7%                              |
| 2003-2004                 | 10,8%                                 | 8,4%                              |
| 2004-2005                 | 3,9%                                  | 3,5%                              |
| 2005-2006                 | 3,2%                                  | -0,2%                             |
| 2006-2007                 | -0,4%                                 | -3,0%                             |
| 2007-2008                 | -14,9%                                | -0,9%                             |

Taula 48. Increment anual de la IMD per la C-55 a l'entorn d'Olesa de Montserrat. Font dades: DGC

En el cas del tram Olesa de Montserrat - Monistrol de Montserrat de la C-55, els valors es mantenen entre els 13.000 i els 17.000 veh./dia durant tot el període analitzat. El creixement interanual és positiu entre el 2001 i el 2002 així com del 2003 al 2006. Finalment, l'últim període està marcat per la disminució de la IMD, arribant a registrar una davallada del 14,9% entre 2007 i 2008.

Paral·lelament, el tram Abrera - Olesa de Montserrat de la C-55 presenta valors entre els 25.000 i els 30.000 veh./dia. Es registren augments de la IMD entre el 2002 i el 2005 i lleugers decreixements d'aquesta en el darrer període (del 2005 al 2008 la IMD es redueix un 4,1%).

### Variació mensual

L'estudi de la variació del trànsit mensual s'ha realitzat a partir de les dades registrades a la C-55 per ser la via amb informació desagregada per mesos més actualitzada.

| <b>Evolució mensual del trànsit a la C-55<br/>PK 2.+987. Any 2007</b> |            |  |
|---|------------|--|
|   | <b>IDM</b> | <b>Diferència (%) respecte de la IMD</b> |
| Gener   | 29.715     | 2,7%                                     |
| Febrer  | 30.212     | 4,4%                                     |
| març  | 30.922     | 6,9%                                     |
| abril   | 28.111     | -2,8%                                    |
| maig  | -          | -  |
| juny  | -          | -  |
| juliol  | 32.353     | 11,8%                                    |
| agost   | 24.807     | -14,3%                                   |
| setembre  | 29.869     | 3,2%                                     |
| octubre   | 26.877     | -7,1%                                    |
| novembre  | 27.578     | -4,7%                                    |
| desembre  | -          | -  |

Taula 49. Evolució mensual del trànsit a la C-55 (PK 2+987; 2007)  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de la DGC



| Evolució mensual del trànsit a la C-55<br>PK 11.+300. Any 2007 |        |                                      |
|--|--------|--------------------------------------|
|  | IDM    | Diferència (%)<br>respecte de la IMD |
| gener  | 15.616 | -7,9%                                |
| febrer   | 16.538 | -2,5%                                |
| març   | 17.174 | 1,2%                                 |
| abril  | 16.314 | -3,8%                                |
| maig   | -      | -                                    |
| juny   | 18.100 | 6,7%                                 |
| juliol   | 18.924 | 11,6%                                |
| agost  | -      | -                                    |
| setembre   | 17.433 | 2,8%                                 |
| octubre  | 17.145 | 1,1%                                 |
| novembre   | 16.931 | -0,2%                                |
| desembre   | 15.411 | -9,1%                                |

Taula 50. Evolució mensual del trànsit a la C-55 (PK 11+300; 2007)  
Font: elaboració pròpia a partir de les dades de la DGC.

Tot i la manca d'informació de alguns mesos, s'observa que el mes amb més volum de vehicles de l'any és el juliol (en totes dues estacions de forament la intensitat diària mitja de aquest mes és un 11% superior a la IMD).

### Variació horària

L'anàlisi de la variació horària del trànsit s'ha dut a terme mitjançant una campanya de treball de camp que ha consistit en la realització de foraments automàtics i comptatges manuals a la xarxa viària urbana principal d'Olesa de Montserrat.

Els aforaments automàtics es van realitzar en 6 punts de la xarxa viària (veure el mapa següent) d'Olesa de Montserrat per tal de determinar quines són les hores punta del trànsit a la ciutat. La campanya va ser de 24 hores un dijous (dia representatiu dels dies feiners convencionals a la ciutat) en 4 punts mentre que va ser de 48 hores (dijous i divendres) en els dos punts restants. En aquests dos punts els comptatges de divendres s'han realitzat per poder comparar les intensitats entre una dia feiner convencional i un divendres (dia en què la ciutat acull un mercat ambulant setmanal).



Fig. 99. Ubicació dels punts d'aforament automàtic.  
Font: elaboració pròpia.

Els punts on es van realitzar els aforaments 48 hores (un dia feiner convencional i un dia de mercat) són els següents:

- Punt 1: PK 1+500 de la Carretera B-120 d'Olesa de Montserrat a Terrassa.
- Punt 2: PK 0+400 de la Carretera BV-1201 d'Olesa de Montserrat a Martorell.

Els punts on els aforaments van ser de 24 hores durant un dia feiner són:

- Punt 3: Accés a Olesa de Montserrat per la C-55 (sota el pont del ferrocarril).
- Punt 4: Carrer Argelines ( entre carrer Priorat i carrer Les Planes).
- Punt 5: PK 3+700 de la Carretera C-1414 d'Olesa de Montserrat a Esparreguera.
- Punt 6: Accés a la Rotonda de Sant Bernat per la carretera de la Puda.

Mitjançant l'anàlisi de les dades registrades en els aforaments automàtics s'ha estudiat la variació horària en feiners convencionals (en aquest cas un dijous) en tots els punts i en dia de mercat (divendres) als punts 1 i 2.

El gràfic següent, representa els comptatges del punt 1. Es tracta d'un dels principals punts d'accés al casc urbà des de les urbanitzacions de les Ribes Blanques i Oasi el dia de mercat i serveix com exemple per estudiar la variació del trànsit entre les dues tipologies de dia a la xarxa viària urbana d'Olesa de Montserrat.

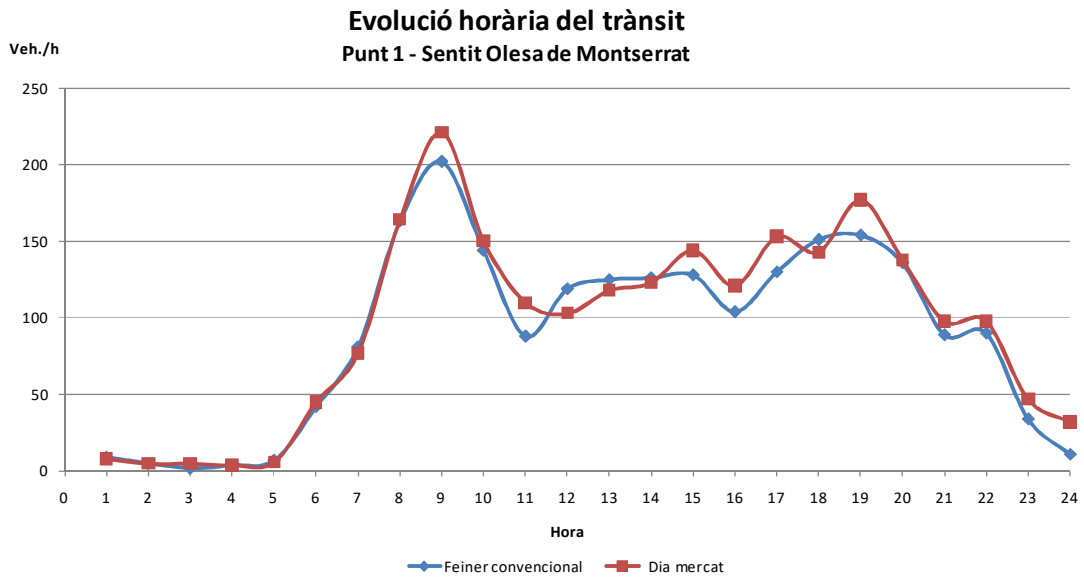


Fig. 100. Evolució horària del trànsit d'accés a Olesa per la B-120  
Font: Elaboració pròpia a partir dels aforaments automàtics

Les corbes horàries del trànsit d'entrada a Olesa de Montserrat per la B-120 són similars en les dues tipologies de dia analitzades tot i que es donen algunes diferències. Als dies de mercat l'hora punta del matí és més elevada que en els dies feiners convencionals tot i que es produeix a la mateixa hora en ambdós casos (entre les 8h i les 9h). Així mateix, la davallada de trànsit que es dona entre les 10h i les 11h és més pronunciada els dies convencionals. La resta del dia el trànsit és lleugerament superior quan hi ha mercat.

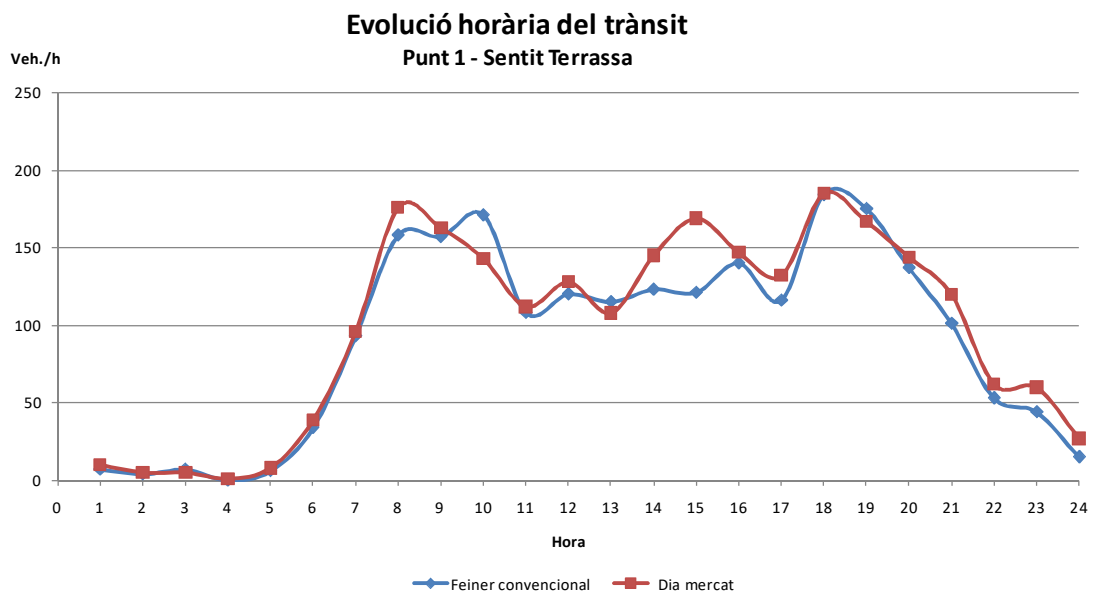


Fig. 101. Evolució horària del trànsit de sortida d'Olesa per la B-120  
Font: Elaboració pròpia a partir dels aforaments automàtics

En canvi, el trànsit de sortida de la ciutat per aquest mateix punt presenta comportaments més diferenciats. En dies de mercat, es donen tres puntes locals de trànsit: de 7h a 8h, de 14h a 15h i de 17h a 18h. En dia feiner convencional només es produeix una punta matinal (de 9h a 10h) i una segona al vespre que coincideix en hora i volum de vehicles amb la darrera punta dels dies de mercat.

Per altra banda, també s'ha analitzat el punt de forament automàtic número 3 en representació de les sortides de Olesa de Montserrat un dia feiner convencional.

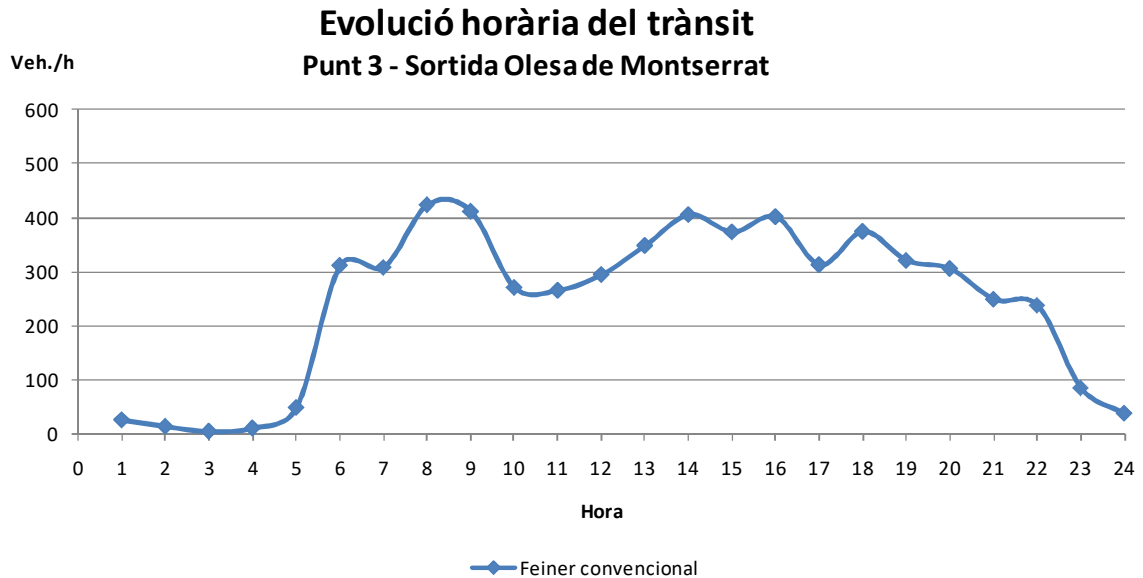


Fig. 102. Evolució horària del trànsit de sortida de Olesa per la C-55 (enllaç sud)  
Font: Elaboració pròpia a partir dels aforaments automàtics

S'observen dos pics matinals de sortida de la ciutat per aquest punt: una primera punta entre les 5h i les 6h de la matinada i una segona entre les 7h i les 9h. La resta del dia el trànsit presenta oscil·lacions però amb manté nivells alts (de 9h a 22h el flux és superior a 250 veh/h ininterrompudament).

Els resultats obtinguts mitjançant els aforaments automàtics a la resta de punts es poden trobar a al *Document III, Volum II, Altres annexos, Annex B*.

Per completar la informació dels aforaments automàtics es van dur a terme comptatges manuals a 5 punts de la xarxa viària durant les franges horàries punta que es descriuen a continuació.

- Matí: de 8h a 10h
- Tarda: de 16h30 a 17h30
- Vespre de 19h00a 20h.

Tant les franges horàries com els punts es van escollir en col·laboració amb la Policia Local de Olesa de Montserrat i la Direcció de l'Estudi:



Fig. 103. Ubicació dels punts d'aforament manual.  
Font: elaboració pròpia.

Els carrers on es van realitzar els comptatges manuals van ser els següents:

- Punt 1: cruïlla del carrer Francesc Macià amb Jacint Verdager.
- Punt 2: cruïlla del carrer Francesc Macià amb Progrés.
- Punt 3: cruïlla del carrer Anselm Clavé amb carrer Mallorca.
- Punt 4: cruïlla del carrer Anselm Clavé amb Jacint Verdager.
- Punt 5: cruïlla del carrer Anselm Clavé amb carrer Estació.

A continuació es mostra la xarxa de trànsit de la xarxa viària principal d'Olesa de Montserrat obtinguda mitjançant la addició dels resultats dels aforaments manuals als dels aforaments automàtics:

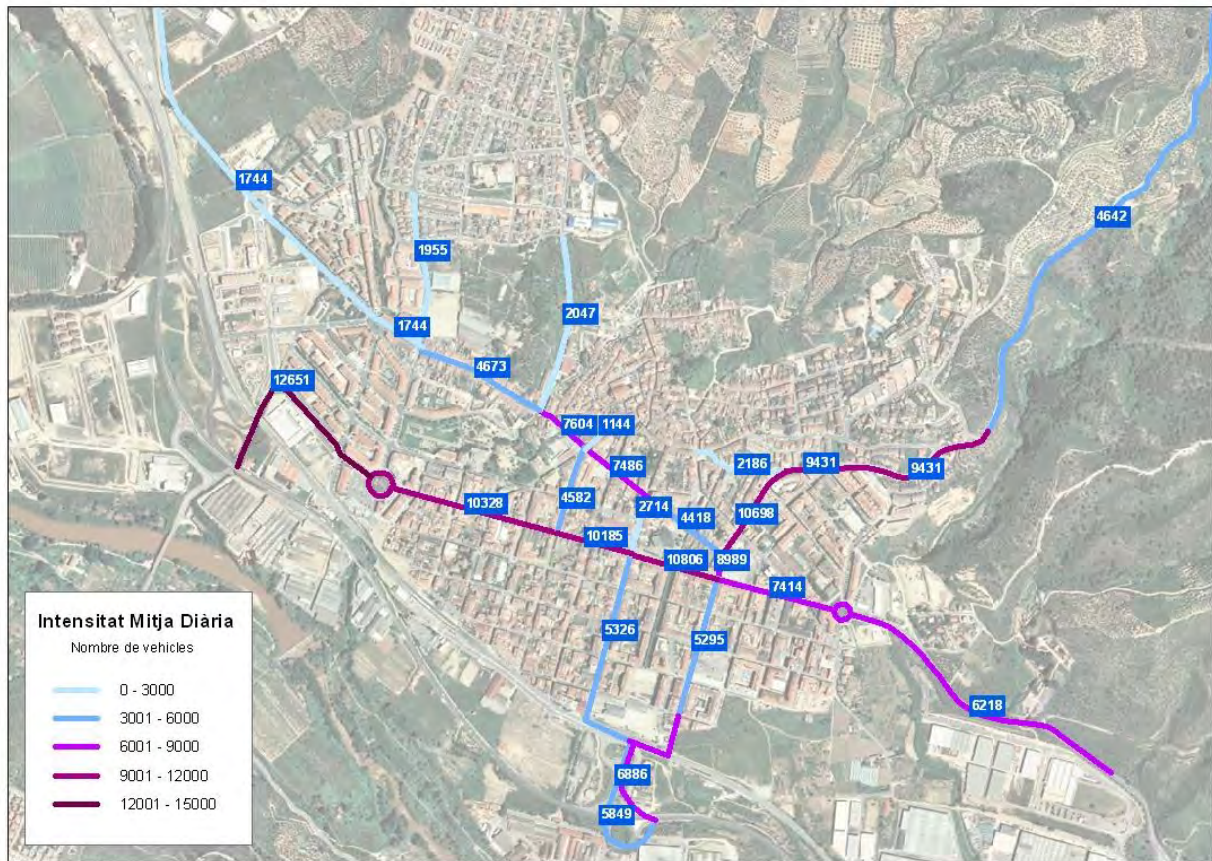


Fig. 104. IMD a la xarxa urbana de l'alesa de Montserrat  
Font: elaboració pròpia.

La via amb major trànsit de l'alesa de Montserrat és el carrer Francesc Macià amb una IMD superior als 10.000 vehicles en gran part de la seva longitud. Es tracta del carrer que canalitza la major part del flux transversal de vehicles.

També s'observa una elevada intensitat de vehicles a l'eix vertical format per la part superior del carrer Jacint Verdaguer i el tram de sortida de l'alesa d'Anselm Clavé que connecta amb la carretera de Terrassa. Els valors de la IMD en aquest eix es troben entre 8.000 i 10.000 vehicles.

Finalment, s'observa que els accessos a la ciutat amb majors volums de trànsit són els de la C-55 ja que tant l'accés oest com el sud (comptabilitzant ambdós sentits) absorbeixen una IMD superior als 12.500 vehicles.

Al *Document VI.C* es poden trobar els mapes de la distribució del trànsit dins la xarxa viària urbana per cada una de les hores punta analitzades.

### Vehicles pesants

S'ha detectat que els vehicles pesants circulen principalment per Francesc Macià (en els recorreguts transversals) i per Progrés, Jacint Verdaguer i el tram de sortida de l'alesa d'Anselm Clavé (en els recorreguts verticals). Els accessos al casc urbà més transitats per vehicles pesants són els de la C-55 amb una IMD d'entre 300 i 500 vehicles.

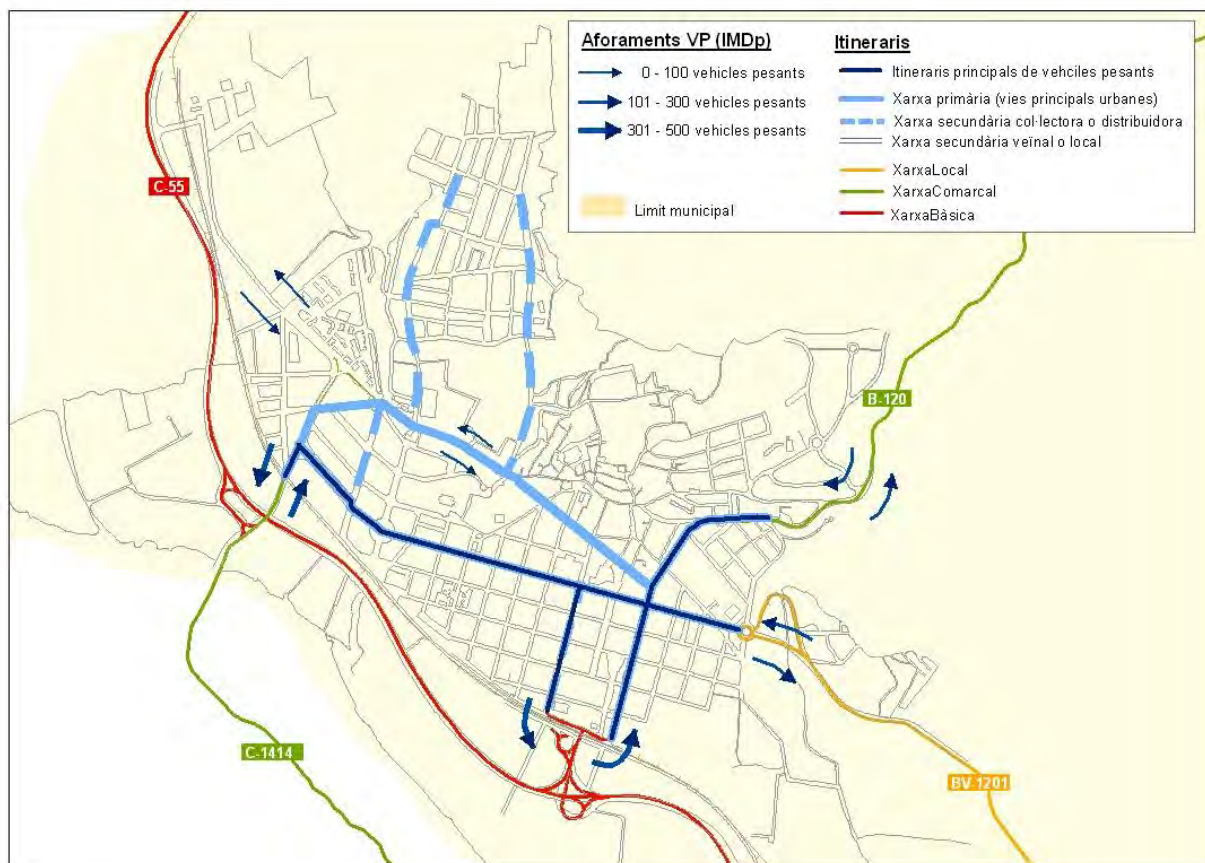


Fig. 105. Itineraris principals dels vehicles pesants dins el casc urbà d'Olesa de Montserrat.  
Font: elaboració pròpia.

## 4.5. Aparcament

L'aparcament és un problema habitual en l'àmbit urbà, ja que va relacionat amb una creixent motorització i un ús abusiu del vehicle privat en la majoria dels desplaçaments. Avui dia hi ha dèficits importants de places d'aparcament atesa la falta de previsió en el passat de dotar els habitatges de places, i la necessitat d'arribar a tot arreu en cotxe. Com a conseqüència s'observa una forta indisciplina i ocupació indiscriminada de l'espai públic per part dels vehicles.

En aquest apartat es realitza una anàlisi de la demanda d'aparcament a Olesa de Montserrat en el que s'han valorat per separat tres tipologies: l'aparcament per a residents, l'aparcament de rotació i l'aparcament relacionat amb la càrrega i descàrrega de mercaderies.

### 4.5.1. Aparcament residencial

En la valoració de la demanda d'aparcament, s'han tingut en compte el cens de vehicles així com l'índex de motorització de cada secció censal:

|   | Secció censal           | Vehicles <sup>(1)</sup> | Índex motorització |
|---|-------------------------|-------------------------|--------------------|
| 1 | St. Bernat - Els Closos | 2175                    | 507,11             |
| 2 | Centre vila             | 1078                    | 480,61             |
| 3 | Nucli antic             | 698                     | 521,28             |
| 4 | Collet de St. Joan      | 1235                    | 589,78             |
| 5 | Poble Sec               | 1923                    | 540,93             |
| 6 | Eixample - La Central   | 1763                    | 461,52             |
| 7 | Eixample - La Rambla    | 1016                    | 534,74             |
| 8 | Eixample - Estació FGC  | 1091                    | 457,25             |
| 9 | Les Planes              | 1110                    | 662,69             |

Taula 51. Distribució de vehicles per barris.  
Font: Ajuntament d'Olesa de Montserrat

<sup>(1)</sup> El repartiment dels vehicles es realitza d'acord amb el seu domicili fiscal.

La secció censal 9 és la que té el major índex de motorització del municipi. Es tracta d'una secció on predominen les cases unifamiliars amb garatges propis i una important reserva d'aparcament en superfície.

Els índex de motorització més baixos (menys de 500 vehicles per cada 1000 habitants) es corresponen amb seccions d'alta densitat d'habitants però amb poques reserves d'aparcament. N'és exemple el nucli pràcticament tot l'Eixample.

Pel cas concret del Nucli Antic (secció censal 3 i part de la 2), es troben 1.819 vehicles censats. En aquest àmbit el parcel·lari es caracteritza per uns agregats de sòl de dimensions reduïdes i per edificacions d'entre un i tres nivells. Per aquest motiu, les reserves d'aparcament privat fora de calçada són escasses i hi ha pocs edificis amb places privades. En aquest context, tal i com es veurà a l'apartat 5.1.5 d'aquest document, els 309 guals comptabilitzats en aquest àmbit resulten escassos pels vehicles censats en el mateix barri.

Finalment, per l'anàlisi de l'aparcament per a residents, s'ha comptat amb informació del pàrquing públic de Plaça Catalunya. L'ocupació de les places per a abonats és la que es mostra a la següent taula:

|         | Nº Abonats actuals | Capacitat possible aparcament |
|---------|--------------------|-------------------------------|
| Abonats | 218 abonats        | 350 abonats                   |

Taula 52. Dades explotació aparcament soterrat Plaça Catalunya 2009.  
Font: Ajuntament d'Olesa de Montserrat.

Segons aquestes dades, el pàrquing soterrat va tenir una demanda d'aparcament per a residents d'un 60% escàs.

#### 4.5.2. Aparcament de rotació

La demanda d'aparcament fora s'ha quantificat a partir l'anàlisi de l'aparcament diürn en calçada (zona blava i aparcament lliure principalment) així com amb els resultats de l'explotació de les places de rotació del pàrquing de Plaça Catalunya.



Prèviament a l'anàlisi però, es definiran tres conceptes que s'utilitzaran per caracteritzar aquest tipus d'aparcament.

- **Percentatge d'ocupació:** mostra la demanda d'aparcament d'una zona, ja que representa el percentatge de places ocupades sobre el total estudiat. Si aquest percentatge es troba per sobre del 100% vol dir que l'àrea està saturada, és a dir que hi ha més demanda d'aparcament de la que s'ofereix i de retruc hi pot haver tendència a estacionar il·legalment.
- **Durada mitjana de l'estacionament:** és el temps mitjà d'ocupació per plaça dels estacionaments observats durant l'enquesta.
- **Índex de rotació:** és el nombre mitjà de vehicles per plaça d'estacionament observat durant l'enquesta, en el nostre cas, de 9h30 a 20h. Permet conèixer la rapidesa que es fa de les places d'aparcament en un sentit més qualitatiu i dona informacions imprescindibles per a la bona comprensió de problemes i per a la cerca de solucions.

L'índex de rotació es pot considerar poc elevat amb valors de 2 o 3 vehicles per plaça, que s'observen generalment en sectors residencials amb moviments pendulars domicili - treball - domicili. L'altre extrem es troba a les zones amb índexs de rotació més elevats (8 vehicles per plaça), són sectors més comercials amb durades d'estacionament inferiors.

## Zona blava

La taula següent mostra els principals resultats del 2009 d'exploració de la zona blava d'Olesa de Montserrat.

| Carrers            | Places     | Rot/pl i dia | % Ocupació   | Durada mitja (min) |
|--------------------|------------|--------------|--------------|--------------------|
| C. Anselm Clavé    | 43         | 4,81         | 54,5%        | 55                 |
| C. Lluís Puigjaner | 53         | 6,63         | 66,2%        | 49                 |
| C. Mallorca        | 10         | 7,37         | 75,1%        | 52                 |
| Pg del Progrés     | 15         | 7,82         | 80,9%        | 51                 |
| Av. Francesc Macià | 27         | 6,16         | 66,3%        | 49                 |
| C. Rep. Argentina  | 10         | 4,07         | 43,0%        | 57                 |
| <b>Totals</b>      | <b>158</b> | <b>6,05</b>  | <b>64,3%</b> | <b>51</b>          |

Taula 53. Rotacions dels diferents carrers amb zona blava.  
Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'Ajuntament

Les zones amb una rotació més elevada són les dels carrers Mallorca i passeig del Progrés amb uns índexs de rotació de 7,37 i 7,82 respectivament. Les places de zona blava situades en aquests dos carrers són molt properes a equipaments urbans importants, com ara l'Ajuntament i el mercat municipal i per tant, els resultats obtinguts són coherents amb aquest context. Paral·lelament, també presenten els percentatges d'ocupació més elevats, tot i que ambdós casos són lluny de la sobreocupació.

Per altra banda, els carrers amb índexs de rotació més baixos són República Argentina i Anselm Clavé amb valors compresos entre 4 i 5 rotacions per plaça i dia. Així mateix, també presenten la menor ocupació de tota la zona blava, sent especialment baixa al carrer República Argentina on és inferior al 50%.

La durada mitjana dels estacionaments del conjunt de la zona blava de l'Ollesa de Montserrat és de 51 minuts i presenta poca variabilitat entre les diferents zones que la conformen.

### Aparcament públic soterrat de pagament

El pàrquing soterrat de Plaça Catalunya compta amb 150 places per a l'aparcament de rotació.

|         | Nº operacions diàries<br>Actuals | Capacitat possible<br>aparcament |
|---------|----------------------------------|----------------------------------|
| Rotació | 75 operacions/dia                | 800 operacions/ dia              |

Taula 54. Dades explotació aparcament soterrat Plaça Catalunya  
Font: Ajuntament de l'Ollesa de Montserrat.

Segons les dades d'explotació de aquestes places per l'any 2009, la demanda d'aparcament forà en aquest pàrquing està molt per sota de la seva capacitat.

### Aparcament lliure

El dia 27 d'abril de 2010 es va realitzar el treball de camp relacionat amb l'ocupació i rotació de places d'aparcament dels carrers propers a la rambla. Es tracta d'una zona comercial molt propera a la zona blava actual on hi ha una alta demanda d'aparcament tant forà com residencial.

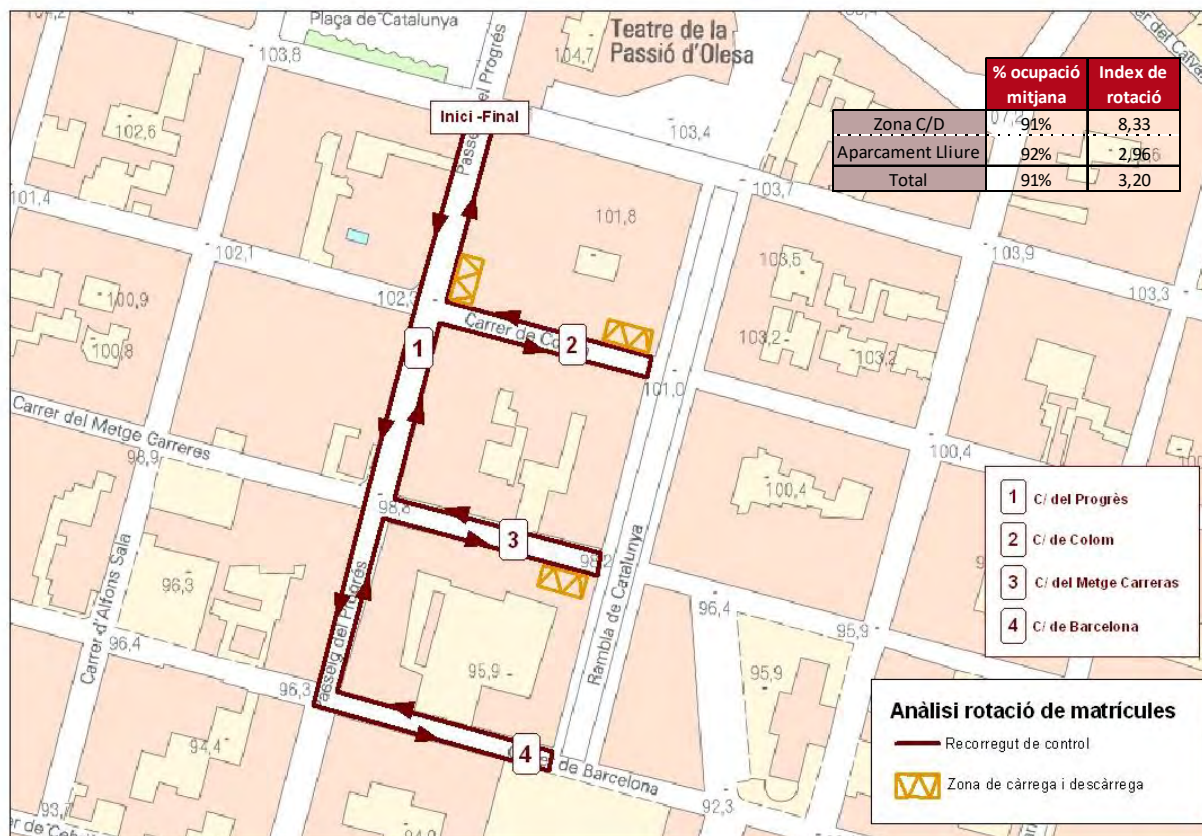
#### Metodologia

El procediment emprat ha estat el següent:

- Se assigna un grup de carrers a cada tècnic.
- El tècnic ha de recórrer de forma rotatòria els carrers que li són assignats, circulant per cadascun d'ells cada 30 minuts durant una amplitud determinada, en aquest cas de 8h a 9h30, de 1h a 14h i de 16h a 20h.

Durant el circuit anota, per a cada plaça d'aparcament, si està lliure o ocupada i, en el darrer cas, apunta la matrícula del vehicle per tal de conèixer tant els **índexs de rotació** com el **percentatge d'ocupació**.

A continuació es mostra l'itinerari de rotació i els principals resultats obtinguts per la zona de La Rambla . Eixample.



Barri de l'Eixample: zona de estudi de rotació i d'ocupació de places d'aparcament  
Font: elaboració pròpia

Com es pot observar, l'itinerari recorre part dels carrers Progrés, Barcelona, Metge Carreras i Colom.

En aquest cas algunes de les reserves d'aparcament dels carrers Progrés, Colom i Metge Carreras estan regulades com a zona de càrrega i descàrrega, la qual cosa permet observar si hi ha diferències de comportament respecte dels aparcaments lliures. En total es van enquestar 77 places d'aparcament lliure i 6 de càrrega i descàrrega (veure l'apartat 4.7 *Transport de mercaderies i logística* per l'anàlisi de les places de càrrega i descàrrega).

### Resultats de l'anàlisi

La taula adjunta representa els principals resultats obtinguts tenint en compte només les places d'aparcament lliure del sector estudiat.

| Tipologia aparcament | Nombre places | Aparcaments diaris | % ocupació mitjana | % d'ocupació pel mateix vehicle |             |               | Índex de rotació |
|----------------------|---------------|--------------------|--------------------|---------------------------------|-------------|---------------|------------------|
|                      |               |                    |                    | tot el dia                      | tot el matí | tota la tarda |                  |
| Lliure               | 77            | 228                | 92%                | 25,97%                          | 42,86%      | 70,13%        | 2,96             |

Taula 55. Rotació i ocupació de les places d'aparcament lliure de la zona de estudi.  
Font: elaboració pròpia a partir del treball de rotació i d'ocupació de places d'aparcament.

Durant la rotació es van comptabilitzar l'aparcament de 228 cotxes, la qual cosa representa un **índex de rotació de 2,96 vehicles per plaça i dia, amb una durada de estacionament lleugerament superior a les 2 hores**. Aquesta xifra és propera als valors generalment registrats en els barris residencials. També és important comentar que durant el matí més del 40% de les

places estan ocupades pel mateix vehicle. Aquest fenomen està induït per una alta activitat comercial de la zona (als matins coincideix amb el mercat municipal) que propicia la rotació.

En canvi, per la tarda s'observa un intercanvi molt baix de vehicles ja que el 70% de les places estudiades són ocupades pel mateix vehicle durant tota la tarda. Si s'observa tota l'amplitud d'estudi, aquest percentatge baixa al 26%.

**Pel que fa al percentatge d'ocupació és un 92% de mitjana, demostra que es tracta d'un sector al límit de la saturació:** com es pot veure al gràfic següent, manté un percentatge molt alt d'ocupació durant tot el dia, que oscil·la entre el 84% del primer recompte a les 8h i el 97% - molt pròxim a la saturació - cap al vespre.

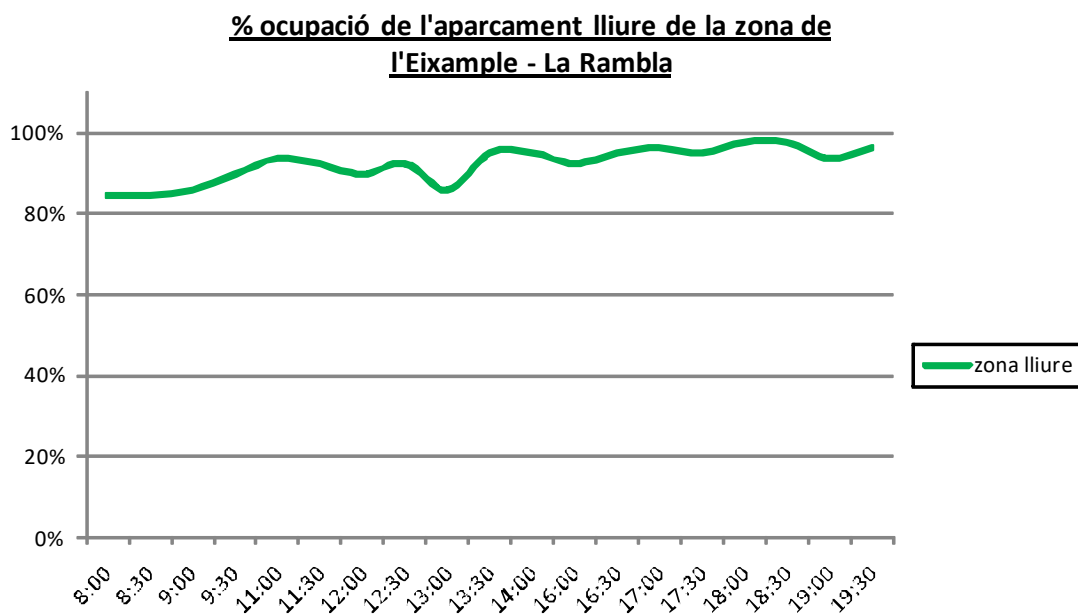


Fig. 106. % d'ocupació mitjana cada 30 minuts de l'aparcament lliure a l'àmbit d'estudi.  
Font: elaboració pròpia a partir del treball de rotació i d'ocupació de places d'aparcament.

El percentatge d'ocupació per la tarda en els aparcaments lliures presenta certa tendència creixent amb una punta màxima d'ocupació del 97% entre les 18h i les 19h, coincidint en gran part amb la tornada de la població al seu domicili.

### *Indisciplina d'estacionament*

Atesa l'alta ocupació dels sectors estudiats, s'ha detectat una gran quantitat d'aparcaments il·legals els quals es van comptabilitzar durant l'estudi d'ocupació i rotació.

S'ha calculat que **aquestes infraccions representen aproximadament un 20% dels aparcaments** i són generalment estacionaments que no afecten la circulació de vehicles però que sí interfereixen en la dels vianants, ja que impedeixen el pas a les voreres davant de guais o obstaculitzen els passos de vianants.

També s'ha comprovat que en alguns casos les infraccions es realitzen en places reservades per a minusvàlids on un 86% dels cotxes que hi estacionen no disposen de la acreditació necessària.

### 4.5.3. Transport de mercaderies i logística

Com ja s'ha comentat a l'apartat 4.5.2, l'anàlisi de rotació dut a terme el 27 d'abril de 2010 també ha avaluat sis places de càrrega i descàrrega incloses al seu recorregut d'inspecció.

El temps màxim d'estacionament establert en aquesta zona de càrrega i descàrrega és de mitja hora, en l'horari següent: de les 9h a les 14h i de les 17h a les 20h, de dilluns a divendres i de les 9h a les 14h els dissabtes.

Els resultats obtinguts en relació a l'ocupació i la rotació són els que es mostren a la següent taula:

| Tipologia aparcament | Nombre places | Aparcaments diaris | % ocupació mitjana | % d'ocupació pel mateix vehicle |             |               | Index de rotació |
|----------------------|---------------|--------------------|--------------------|---------------------------------|-------------|---------------|------------------|
|                      |               |                    |                    | tot el dia                      | tot el matí | tota la tarda |                  |
| Zona C/D             | 6             | 50                 | 91%                | 0,00%                           | 0,00%       | 0,00%         | 8,33             |

Taula 56. Rotació i ocupació de les places de càrrega i descàrrega de la zona d'estudi.  
Font: elaboració pròpia a partir del treball de rotació i d'ocupació de places d'aparcament.

Comparant els resultats de l'anàlisi de l'aparcament lliure de l'apartat 4.5.2 amb els estacionaments regulats per càrrega i descàrrega s'hi observen diferències.

Tot i que només es van enquestar 6 places d'aquestes característiques, es van comptabilitzar un total de 50 cotxes aparcats. Això significa que un 18% dels moviments de l'àmbit estudiat es van registrar en les reserves de càrrega i descàrrega i que aquestes presenten un **índex de rotació de 8,33 cotxes per plaça d'aparcament** (la durada mitjana dels estacionaments és inferior a 50 minuts).

Així mateix, aquestes places presenten un **percentatge d'ocupació mitjana del 91%** tot i que cap d'elles ha estat ocupada pel mateix vehicle durant tot el matí o durant tota la tarda.

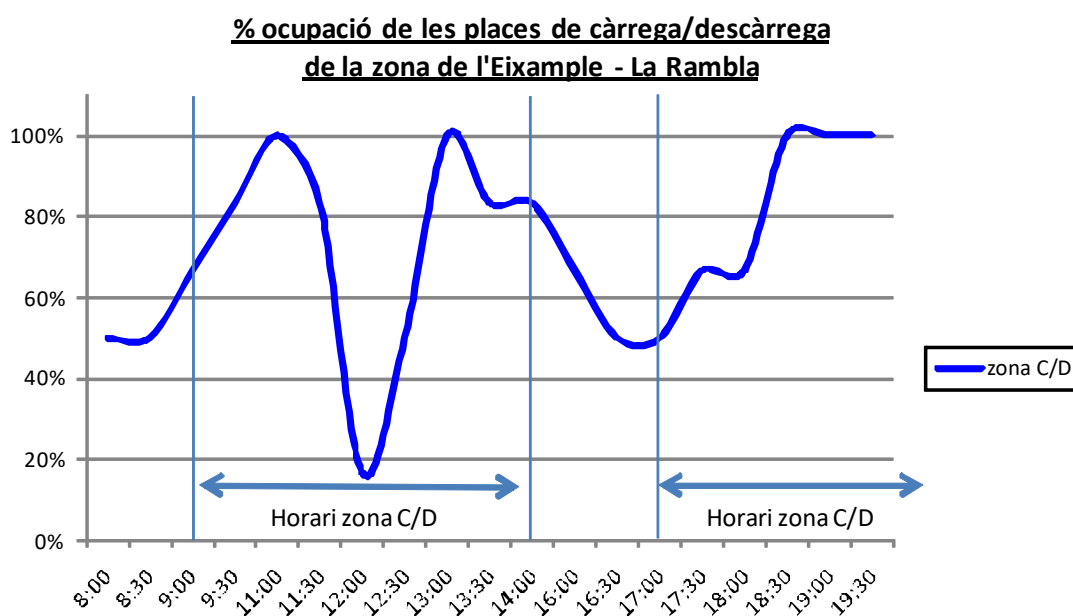


Fig. 107. % d'ocupació mitjana cada 30 minuts a l'àmbit d'estudi.  
Font: elaboració pròpia a partir del treball de rotació i d'ocupació de places d'aparcament.

A la zona de càrrega i descàrrega l'ocupació presenta valors oscil·lants. Es donen ocupacions baixes (entorn el 50%) fora de l'horari de càrrega i descàrrega. Per contra, en horari regulat les

ocupacions són elevades i s'arriba a la saturació en diversos moments del dia (entorn les 11h, les 13h i a partir de les 18h30).

L'excepció a aquesta alta ocupació es dona al migdia amb una vall molt pronunciada on s'arriba al mínim del dia amb només un 17% d'ocupació.

## 5. CARACTERITZACIÓ DEL SISTEMA DE MOBILITAT

### 5.1. Caracterització del sistema actual de mobilitat

En aquest apartat es presenta la caracterització dels diferents modes de transport d'Olesa de Montserrat en base als resultats de l'anàlisi de l'oferta i la demanda de cada un d'ells.

#### 5.1.1. Mobilitat a peu

La majoria dels desplaçaments que es realitzen en ciutats de mida intermèdia, no acostumen a superar els dos o tres quilòmetres. Olesa de Montserrat encaixa perfectament en aquesta categoria ja que d'un extrem a l'altre del casc urbà es mesuren entorn uns 2.000 metres. Precisament, aquest rang de distàncies és el més idoni per la mobilitat a peu i en aquest apartat es valora en quina mesura la ciutat disposa d'una bona xarxa per a vianants.

Com ja s'ha vist en els anteriors apartats, l'amplada total de les voreres varia força en funció de la zona de la ciutat. Així, el Collet de Sant Joan és el barri major nombre de voreres d'ample insuficient (un 47% tenen un ample total inferior a 1 metre). A l'altre extrem hi ha l'Eixample, amb més del 50% de les voreres de més de 2 metres d'amplada.

Al Nucli Antic trobem moltes voreres d'amplada suficient. De fet, bona part dels carrers d'aquest barri són de plataforma única (més de 1.300 metres de plataforma única amb una amplada mitjana de 4,3 metres). En aquest cas més del 60% dels vials d'aquest barri tenen un ample suficient per a la mobilitat a peu.

Per altra banda, les característiques més destacables dels itineraris principals per a vianants són les que es detallen a continuació:

- Hi ha 4.948 metres de voreres amb un ample útil superior a 1,50 metres (aquesta longitud inclou els vials de plataforma única).
- Es troben 1.444 metres amb voreres d'ample útil millorable (entre 0,90 i 1,50 metres).
- Hi ha 818 metres amb voreres d'ample útil inferior a 0,90 metres i 141 metres sense vorera.
- El 72% de guals estan en mal estat o són inexistents
- S'han identificat 22 elements (semàfors, punts de llum, contenidors i arbres) mal ubicats.

Finalment, cal tenir en compte que un dels principals inconvenients de la mobilitat a peu d'Olesa de Montserrat és el conflicte amb el trànsit rodat. Aquest és el cas de laavinguda Francesc Macià que, degut al seu elevat volum de trànsit, genera un important efecte barrera per als vianants.

#### 5.1.2. Mobilitat en bicicleta

A dia d'avui, a Olesa de Montserrat no hi ha una oferta d'infraestructures adequades per desplaçar-se pel municipi amb bicicleta motiu pel qual aquest sistema de transport no representa una alternativa front al vehicle privat, al transport públic o a altres sistemes no motoritzats.

### 5.1.3. Mobilitat en transport col·lectiu

En els apartats 3.4 i 4.4 d'aquest document s'ha obtingut una fotografia de la mobilitat actual per cada un dels modes de transport col·lectiu que donen servei al municipi. Tal i com ja s'ha vist, cada un d'ells presenta diferents característiques tant en l'oferta com en la demanda ja que són de diferent naturalesa.

No obstant, tot i que hi ha casos en els que cada mode respon a diferents necessitats de mobilitat, els serveis es complementen. Per tal de potenciar aquestes sinergies, és de gran importància garantir una bona interconnexió entre les diferents modes que conformen la xarxa.

En el cas d'Olesa de Montserrat, la seva xarxa de transport col·lectiu presenta quatre punts d'interconnexió entre els diferents modes que la conformen.

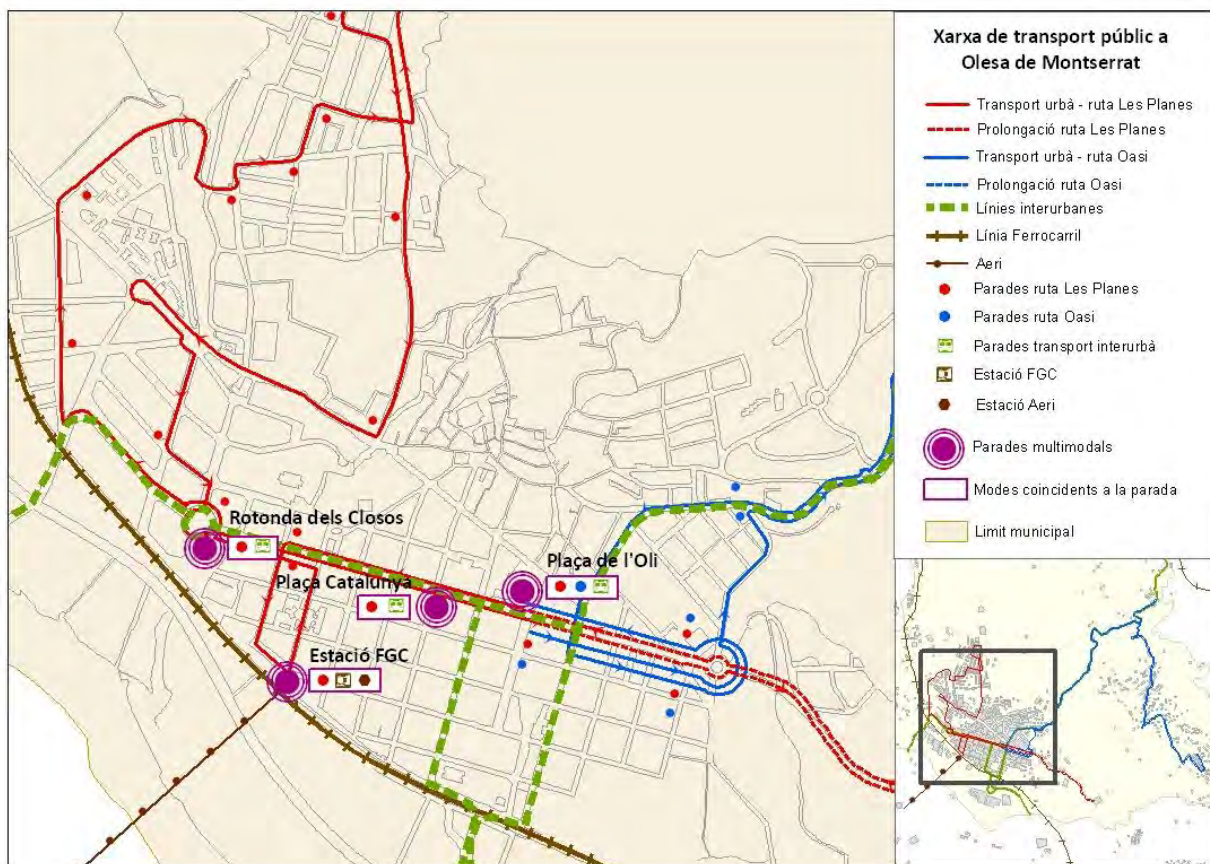


Fig. 108. Xarxa de transport col·lectiu d'Olesa de Montserrat  
Fon: Elaboració pròpia

En el mapa anterior s'observa que totes les parades dels serveis interurbans (transport per carretera, ferrocarril i aeri) són nodes d'intercanvi amb el servei urbà. Aquesta intermodalitat afavoreix els trajectes amb transport públic independentment del seu origen i destinació.

### 5.1.4. Mobilitat en vehicle motoritzat privat

A Olesa de Montserrat trobem, en general, una bona estructuració de la xarxa viària. El seu primer nivell està conformat per una retícula de carrers transversals (Av. Francesc Macià, Argelines i Anselm Clavé) i verticals (Jacint Verdaguer, Progrés i darrer tram d'Anselm Clavé). Completen aquesta xarxa els carrers Vall d'Aran, Priorat i Amadeu Paltort.



El principal inconvenient d'aquesta xarxa és que la seva via més transitada, amb una IMD superior als 10.000 vehicles en la major part de la seva longitud, creua transversalment el casc urbà creant un important efecte barrera.

Així mateix, la xarxa primària està constituïda per una sèrie de vies de morfologia molt variada que genera disfuncions principalment a les interseccions amb un elevat flux de vehicles pesants.

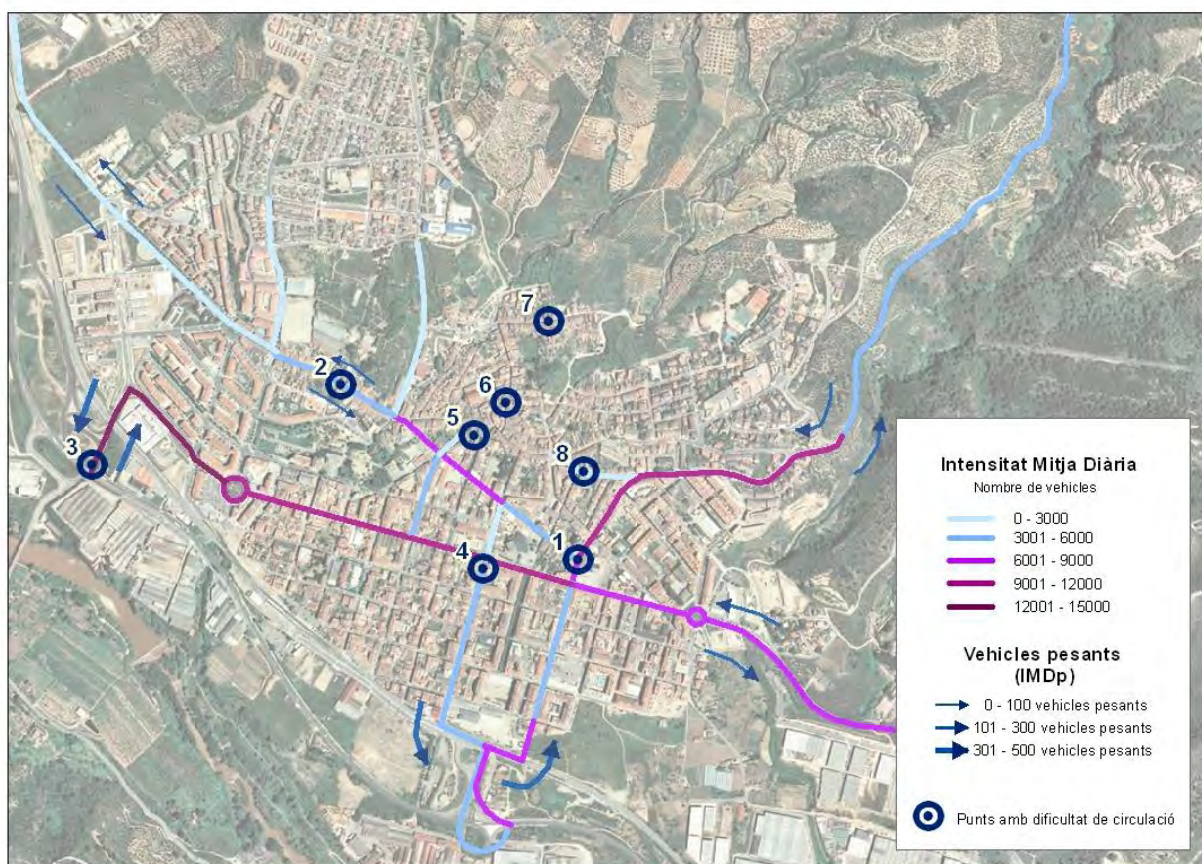


Fig. 109. Punts amb dificultat de circulació de la xarxa viària d'Olesa de Montserrat.

Els punts més destacats amb dificultat de circulació de la xarxa viària d'Olesa de Montserrat els trobem a:

1. **Anselm Clavé Ò Jacint Verdaguer:** es tracta d'una cruïlla en T amb una elevada IMD que es troba sobre un dels itineraris principals de vehicles pesants. El carrer Anselm Clavé en sentit Terrassa presenta un estretament que en hora punta limita el pas dels vehicles pesants.
2. **Argelines:** és un carrer bidireccional amb una calçada estreta que no permet el pas simultani d'ambdós sentits de circulació. En aquest carrer hi ha instal·lats dos semàfors que donen pas alternat als dos sentits de circulació. Aquesta circumstància limita en excés la seva capacitat tenint en compte que la via pertany a la xarxa principal.
3. **Accés Oest a Olesa de Montserrat:** es tracta d'un accés amb tendència a l'accidentalitat (veure capítol 5.2. *Seguretat viària*) tot i que actualment ja es troba en fase de modificació.

4. **Progrés:** es tracta d'un carrer unidireccional des del 2009. Compta amb reserves d'aparcament en superfície a tots dos costats de la calçada. Actualment, a la part més propera a Francesc Macià estan prohibits la parada i l'estacionament per tal de facilitar el gir dels autobusos interurbans. Així mateix, degut a la poca amplada del carril de circulació, alguns vehicles pesants tenen dificultats per transitar-hi.
5. i 6. **Plaça de les Fonts i carrer Ample:** en aquestes vies del Nucli Antic hi ha una gran aflluència de vehicles a les hores d'entrada i sortida de les dues escoles que hi ha. En alguns casos, els vehicles aparcats arriben a dificultar l'accés a peu a aquests centres.
7. **Santa Oliva:** és un carrer amb plataforma única on estan permesos els dos sentits de circulació i en el que habitualment hi ha vehicles mal aparcats. Tot i no pertànyer a la xarxa de connexió interna principal, es tracta d'un carrer força utilitzat com a circumval·lació en els itineraris entre el barri les Planes i la carretera de Terrassa. Per aquest motiu, juntament amb el fet que l'amplada efectiva per a la circulació en alguns punts no permet el pas simultani de dos vehicles, s'hi generen conflictes circulatoris.
8. **Estació:** aquest carrer dóna accés a un carrer de la xarxa primària (Anselm Clavé). Tot i que no registra una IMD molt elevada, les reserves d'aparcament a ambdós costats de la calçada dificulten el pas simultani dels dos sentits de circulació.

#### 5.1.5. Model d'aparcament

Per la caracterització del dèficit d'aparcament residencial s'ha estudiat la sobreocupació i indisciplina en període nocturn. Amb aquest objectiu el 25 de maig de 2010 es va realitzar una inspecció nocturna per tot el casc urbà d'Olesa de Montserrat.

A continuació es mostra un mapa amb els resultats obtinguts, tot i que es poden consultar amb major detall al *Document III, Volum II, Altres annexos, Annex C*.

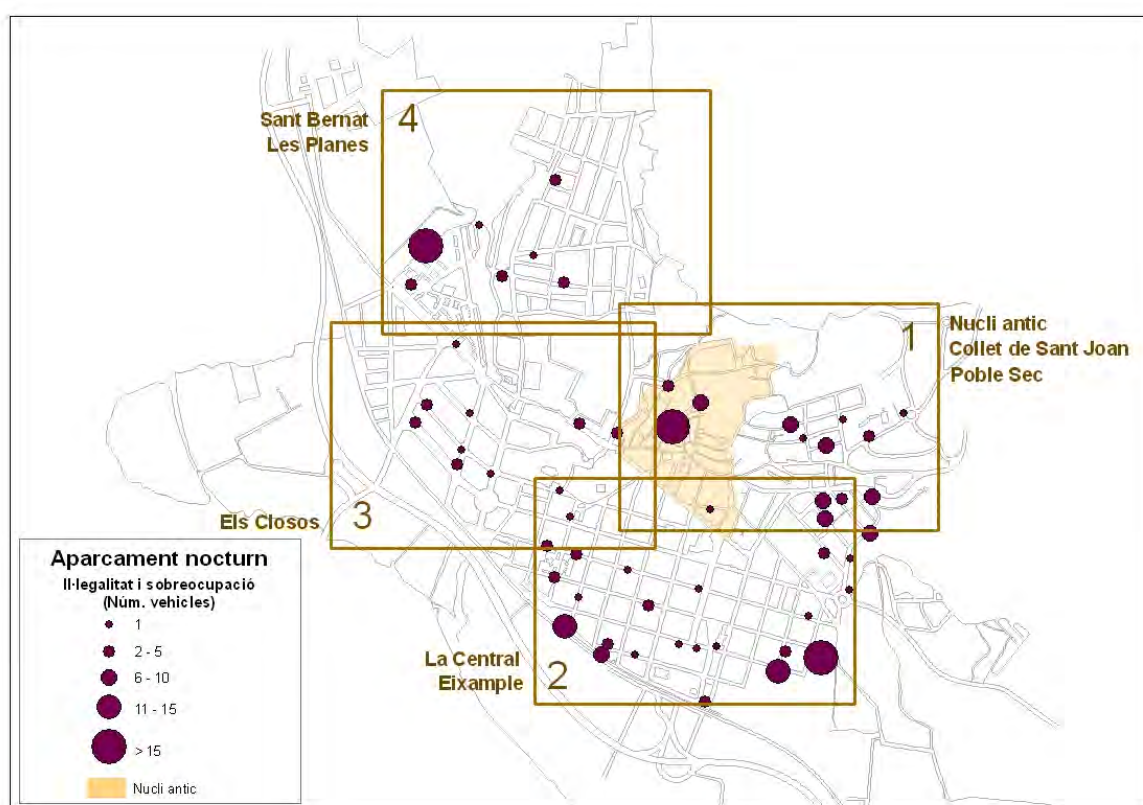


Fig. 110. Sobreocupació i il·legalitat a l'aparcament detectats durant la inspecció nocturna del 25/05/2010.

Els principals problemes s'han identificat en àrees limítrofes del casc urbà. Aquest és el cas de la zona de Vilapou (més de 100 cotxes aparcats en un descampat situat a la perifèria de l'àmbit urbanitzat de La Central), l'entorn de l'estació de FGC i l'extrem oest del barri de Sant Bernat (sobreocupació de 14 i 18 places respectivament). Així mateix, també es donen problemes a l'entorn de l'Església de Santa Maria (sobreocupació de 25 places) lligat a la morfologia urbana i la tipologia d'habitatges de la zona, ja que en el nucli antic moltes finques no disposen d'aparcament privat. Per últim, també s'ha identificat una elevada indisciplina al Poble Sec que, tot i trobar-se més disgregada que en les zones anteriorment comentades, supera la trentena de casos.

En els casos anteriors s'ha identificat la sobreocupació i indisciplina com a dèficit potencial de places d'aparcament per a residents i s'ha procedit a l'anàlisi en detall de les seves àrees d'influència directa.

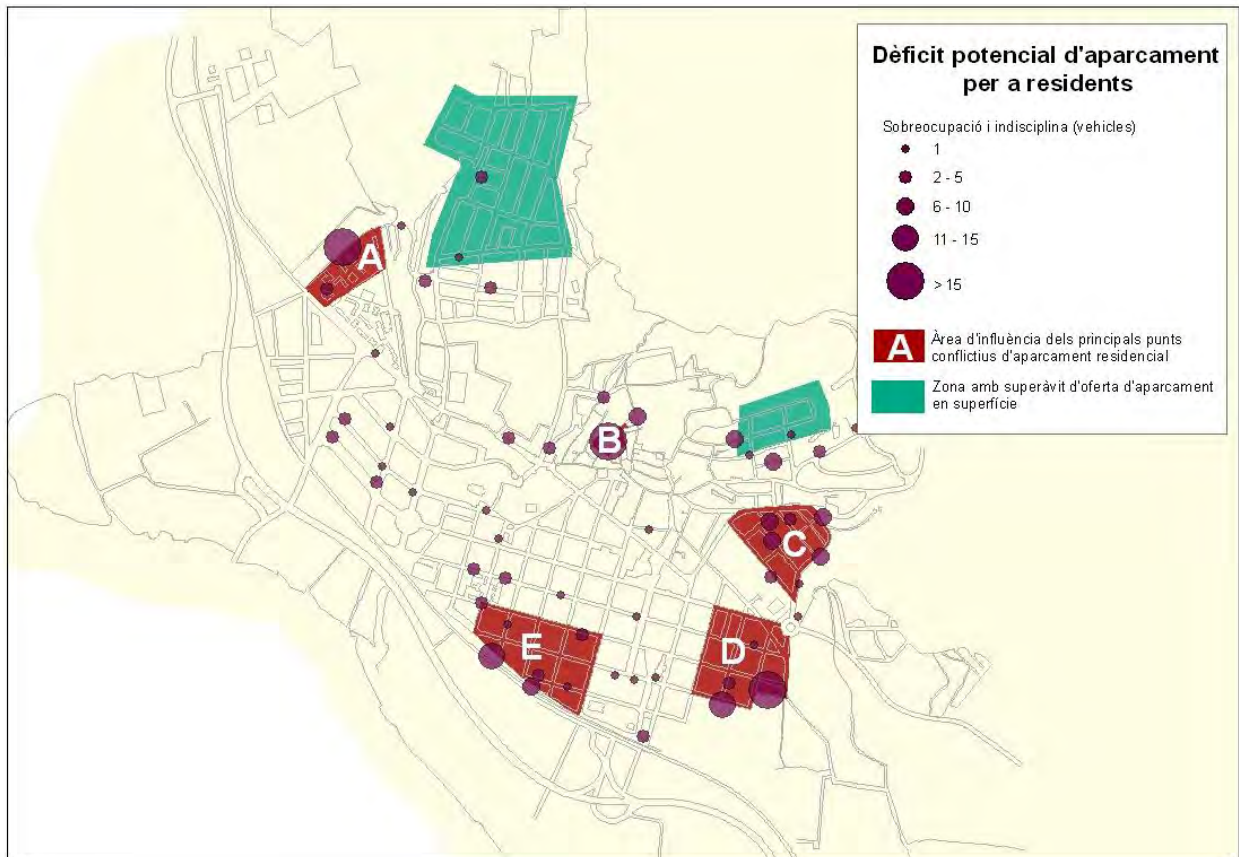


Fig. 111. Àrees d'influència dels punts amb major dèficit d'aparcament per a residents.  
Font: Elaboració pròpia.

Com es pot veure al mapa anterior, contrasten amb aquestes cinc àrees de dèficit elevat, el superàvit existent al nord dels barris de Les Planes i del Collet de Sant Joan.

A continuació es mostra una taula que resumeix la situació del dèficit d'aparcament residencial tenint en compte el padró de vehicles i guals així com l'inventari de places d'aparcament lliure en superfície de cada una de les zones analitzades:

| Zona                   | Vehicles empadronats | Nombre de guals | Places lliures en superfície | Vehicles sense aparcament en superfície | Dèficit potencial <sup>(1)</sup> |
|------------------------|----------------------|-----------------|------------------------------|---|----------------------------------|
| A. St. Bernat nord-est | 155                  | 13              | 85                           | 45%                                     | 21                               |
| B. Església Sta. Maria | 142                  | 17              | 65                           | 54%                                     | 25                               |
| C. Poble Sec           | 891                  | 93              | 156                          | 82%                                     | 32                               |
| D. La Central          | 598                  | 128             | 179                          | 70%                                     | 144                              |
| E. Estació FGC         | 674                  | 155             | 170                          | 75%                                     | 35                               |

Taula 57. Dèficit potencial d'aparcament de l'Àrea de Montserrat.  
Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Ajuntament de l'Àrea de Montserrat 2009.

<sup>(1)</sup> Xifra corresponent a la sobreocupació i indisciplina observats durant la inspecció nocturna del 25/05/2010.

Dintre les zones analitzades, la A i la B són les que presenten les menors xifres de vehicles empadronats, guals i places en superfície. Així mateix, el percentatge de vehicles que no poden ser estacionats en superfície és de gairebé el 50% en ambdós casos (el percentatge més baix de

les cinc zones analitzades). En concordança amb això, els dèficits potencials de parcament són dels més baixos i no superen en cap cas les 25 places.

A l'àmbit d'influència de la zona C és on es troba un major nombre de vehicles empadronats (gairebé 900) i tot que s'hi ha identificat un nombre prou alt de places en superfície, aquestes només cobreixen un 18% de la demanda.

Si s'analitza l'àmbit D, s'observa que és on hi ha una oferta de places de parcament en superfície més elevada (fins a 179 reserves). No obstant, la cobertura que ofereixen aquestes places al conjunt de vehicles empadronats és només del 30%. El dèficit potencial de parcament en aquesta zona de l'exemple és de 144 places.

Finalment, a la zona E trobem la xifra de guals més elevada de les analitzades i concentra un dèficit potencial de 35 places.

## 5.2. Seguretat viària

El present capítol es basa en dades dels informes de l'accidentalitat de trànsit de la població d'Olesa de Montserrat (2006-2009) dels serveis i activitats desenvolupats pel Cos de la Policia Local d'Olesa de Montserrat.

Durant l'any 2009 s'han registrat al municipi de Olesa de Montserrat un total de 178 accidents de trànsit, un 11% més que l'any anterior. En el període 2006-2009, el nombre de ferits greus i lleus ha anat augmentant i només s'ha trencat aquesta tendència l'any 2008 en què aquesta xifra es veu retallada en un 25%. Malgrat això, els darrers anys s'ha aconseguit eradicar el nombre de víctimes mortals en els accidents que es produeixen a la població, que és nul des de l'any 2008. El gràfic següent ens mostra aquesta evolució:

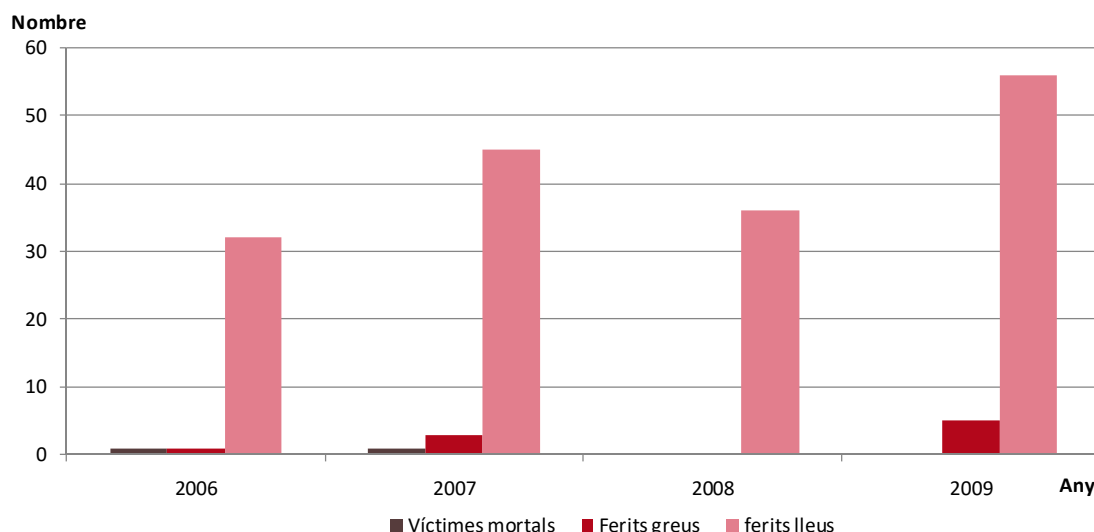


Fig. 112. Tipologia de víctimes en accidents de trànsit (2006-2009)

Font: Informes de l'accidentalitat de trànsit de la població d'Olesa de Montserrat (2006-2009)

Per altra banda, s'ha realitzat una anàlisi dels punts de la població que concentren major nombre d'accidents de trànsit. Aquests emplaçaments s'han classificat segons les categories definides per la unitat de trànsit del Cos de la Policia Local d'Olesa de Montserrat en tres tipus:

- **Punt negre de 4a classe:** llocs on s'han produït un mínim de tres accidents a l'any en curs.
- **Punt negre de 3a classe:** llocs on s'han produït quatre o cinc accidents a l'any en curs.

- **Punt negre de 2a classe:** llocs on s'han produït un mínim de sis accidents l'any en curs.
- **Punt negre de 1a classe:** llocs on s'han produït un mínim de sis accidents l'any durant tres anys consecutius.

L'anàlisi situacional de les dades posa de manifest que la majoria dels punts de acumulació d'accidents (punts negres) es localitzen a les principals vies de circulació dels vehicles motoritzats.

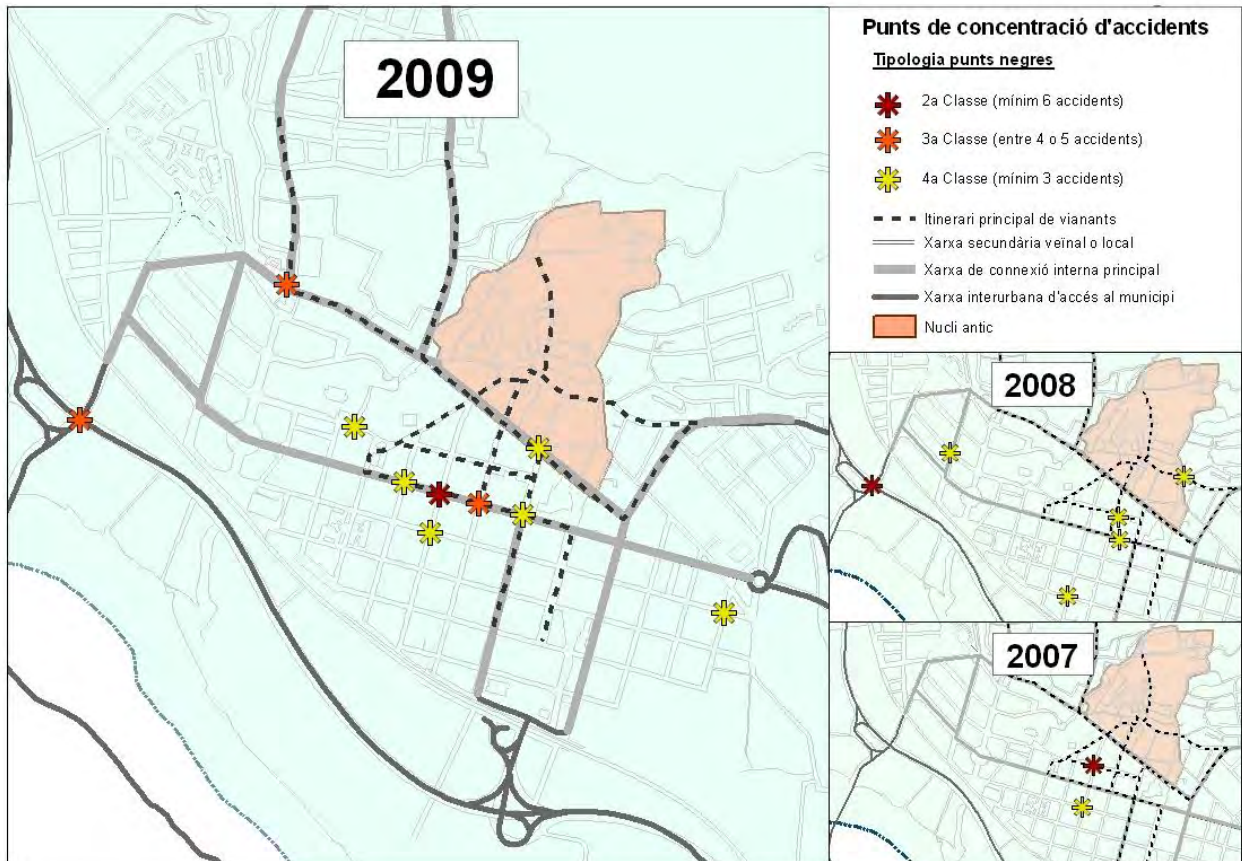


Fig. 113. Mapa de punts negres (2007-2009)

Font: Elaboració pròpia a partir dels Informes de l'accidentalitat de trànsit d'Olesa de Montserrat (2006-2009)

El 2007, presenta el menor nombre de punts negres dels tres anys analitzats amb només dues interseccions de concentració d'accidents. Tot i això, només el punt situat a la confluència dels carrers Lluís Puigjaner amb Mallorca va ser de 2a classe amb un total de 6 accidents.

Per l'any 2008 es troben sis punts negres, és a dir, quatre més que al 2007. Tot i aquest increment, es va continuar donant només un punt de 2a classe amb set accidents. La resta de punts del 2008 van ser de 4a classe. En quant a la seva localització, la meitat dels punts d'acumulació d'accidents es van concentrar sobre la xarxa de connexió interna i la d'accés a la població.

Si s'analiza l'any 2009, a Olesa de Montserrat es detecten deu punts negres. Dintre d'aquests punts, sis es van localitzar sobre la xarxa de connexió interna i un sobre la xarxa interurbana d'accés a la població. Els tres punts restants (tots ells de 4a classe) es van donar en els carrers de Zona 30 de la població.

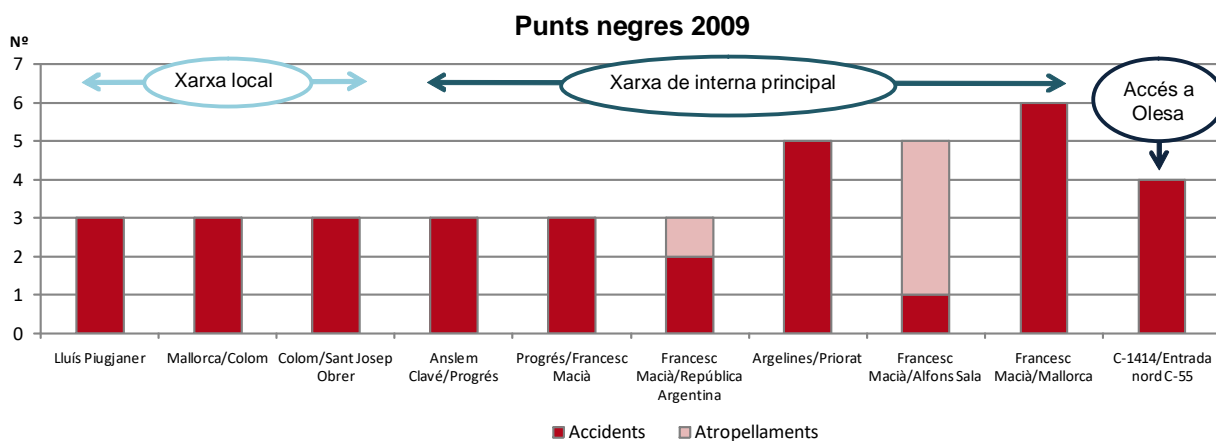


Fig. 114. Accidents i atropellaments en els punts negres del 2009

Font: Informe de l'accidentalitat de trànsit de la població d'Olesa de Montserrat (2009)

Analizant la figura anterior s'observa que el focus d'accidentalitat més important del 2009 és la v. Francesc Macià ja que sobre aquesta via es donen:

- el 40% dels punts negres del període
- l'únic punt negre de 2a classe
- els únics dos punts negres amb atropellaments





## 6. DIAGNOSI DE LA MOBILITAT

En els apartats anteriors s'ha realitzat una anàlisi detallada per cada mode de transport on, de forma implícita, es troba la diagnosi de cada un d'ells. En aquest apartat s'han sintetitzat tots els resultats obtinguts i es presenten amb estructura d'anàlisi DAFO.

### 6.1. Diagnosi de la situació actual

#### 6.1.1. Mobilitat a peu

| DEBILITATS  | FORTALESES   | AMENACES   | OPORTUNITATS  |
|---|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Alguns barris tenen voreres que no disposen d'amplària suficient per a permetre el pas alternatiu de dues persones i no són adaptades a cadires de rodes o cotxets de nens.</li> <li>Existència de mobiliari urbà i pràctiques incíviques que dificulten la mobilitat a peu i redueixen l'espai del vianant.</li> <li>Nombrosos carrers no disposen de les plaques identificatives amb el nom corresponent.</li> <li>Distàncies de vegades llargues per anar a peu.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>És el mitjà de transport més utilitzat i sempre forma part de la cadena modal.</li> <li>És el mitjà de transport més econòmic i saludable.</li> <li>Congestió circulatoria entorn laavinguda Francesc Macià.</li> <li>El centre de la ciutat, on es concentren la majoria d'equipaments públics, no presenta desnivells importants</li> <li>Voluntat d'incrementar els carrers de plataforma única amb prioritat invertida</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Els nivells elevats de trànsit no proporcionen el confort i la seguretat desitjables.</li> <li>Augment de l'índex de motorització a Olesa de Montserrat.</li> <li>L'elevat trànsit de vehicles dificulta el pas de vianants i disminueix la seguretat viària</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>L'increment del cost econòmic de la utilització del vehicle privat.</li> <li>Major conscienciació col·lectiva del valor dels espais per a vianants</li> <li>Possibilitat de limitar el trànsit rodat al centre urbà</li> </ul> |

| DEBILITATS   | FORTALESES | AMENACES | OPORTUNITATS |
|--|------------|----------|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• La urbanització de zones perifèriques i barris aïllats no facilitat el desplaçament a peu.</li><li>• Zones de vianants només al nucli antic.</li><li>• Mal estat del paviment de les voreres a determinades zones del municipi</li></ul> |            |          |              |

### 6.1.2. Mobilitat en bicicleta

| DEBILITATS   | FORTALESES   | AMENACES  | OPORTUNITATS   |
|--|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inexistència d'una xarxa de carril bici que connecti els principals punts de generació i atracció de viatges.</li> <li>• Manca de senyalització, tant vertical com horitzontal, del carril bici.</li> <li>• Els aparcaments actuals no protegeixen les bicicletes de la intempèrie ni dels robatoris.</li> <li>• La topografia de determinades àrees del municipi presenta desnivells incompatibles amb aquest mode.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El tram de carril bici existent està segregat del trànsit motoritzat.</li> <li>• El carril té unes dimensions adequades per la seva utilització en condicions de comoditat i seguretat.</li> <li>• Les dimensions d'Olesa de Montserrat són molt apropiades per circular en bicicleta.</li> <li>• La ciutat disposa de carrers amplis per poder ampliar la xarxa de carril bici.</li> <li>• La pendent a l'àmbit central del casc urbà és baix i permet els desplaçaments transversals amb aquest mode</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ús creixent del vehicle privat motoritzat.</li> <li>• Poca conscienciació dels de la bicicleta que no s'identifica com a mitjà de transport habitual.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mitjà de transport ràpid, ecològic i econòmic.</li> <li>• Incorporació dels carrils bici en les noves actuacions urbanístiques.</li> <li>• Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe.</li> <li>• Cost creixent de l'ús del vehicle privat.</li> </ul> |

### 6.1.3. Mobilitat en transport col·lectiu

| DEBILITATS   | FORTALESES  | AMENACES  | OPORTUNITATS  |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poc protagonisme del transport públic en el model de mobilitat.</li> <li>• Servei urbà amb una freqüència relativament baixa, especialment a la ruta Oasi.</li> <li>• Informació escassa del servei urbà</li> <li>• Problemes de congestió en la part més cèntrica del municipi.</li> <li>• Parades de transport públic amb problemes d'accessibilitat (manca de plataformes a les parades, mobiliari urbà obstaculitzant...)</li> <li>• Informació del transport públic escassa, poc entenedora i no actualitzada.</li> <li>• Manca de parcaments de dissuasió a prop de les parades de transport públic</li> <li>• A l'estació de ferrocarril només hi té parada el servei urbà, fet que dificulta l'intercanvi modal.</li> <li>• Insuficient oferta de determinats serveis interurbans.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• El transport públic és més econòmic que el cotxe privat i redueix la congestió circulatoria.</li> <li>• Servei ferroviari amb Barcelona i Manresa.</li> <li>• Servei de bus nocturn a Barcelona</li> <li>• Bona oferta de transport públic interurbà</li> <li>• Flota d'autobusos urbans adaptada a PMR</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Model de mobilitat basat en el vehicle privat (Ús creixent del cotxe per als desplaçaments urbans i interurbans).</li> <li>• Creació de centres generadors de mobilitat allunyats del nucli urbà i amb una escassa oferta de transport públic.</li> <li>• Visió negativa del transport públic i desconeixement del mateix.</li> <li>• Augment de la congestió al centre de l'lesa de Montserrat que dificulta el compliment dels horaris de l'autobús</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voluntat de l'administració per millorar progressivament el transport públic.</li> <li>• Creixent conscienciació col·lectiva (per part de la ciutadania i de l'administració) dels problemes ambientals i congestió que genera l'ús indiscriminat del vehicle privat.</li> </ul> |

| DEBILITATS   | FORTALESES | AMENACES | OPORTUNITATS |
|--|------------|----------|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Manca de carrils bus, senyalització específica i semàfors amb prioritat per aquest tipus de servei que facilitin la circulació en zones de trànsit elevat.</li> </ul> |            |          |              |

#### 6.1.4. Mobilitat en vehicle privat motoritzat

| DEBILITATS  | FORTALESES   | AMENACES  | OPORTUNITATS  |
|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Nivell elevat de motorització.</li> <li>Alguns carrers del municipi presenten volums de trànsit massa elevats</li> <li>Diversos carrers de la xarxa principal de connexió urbana tenen una amplada limitada que dificulta el pas dels vehicles de grans dimensions.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Percepció social negativa sobre la congestió del trànsit de la ciutat.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ús creixent del vehicle privat per realitzar desplaçaments dins del casc urbà.</li> <li>Possible manca de consens social per limitar l'ús del vehicle privat en el centre de la ciutat.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Cost creixent de l'ús del cotxe.</li> <li>Creixent conscienciació col·lectiva dels problemes ambientals que genera l'ús del cotxe.</li> <li>Millora de la configuració de l'accés sud al municipi des de la C-55 en el marc del projecte del Quart Cinturó.</li> </ul> |

### 6.1.5. Aparcament

| DEBILITATS   | FORTALESES  | AMENACES  | OPORTUNITATS  |
|--|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Al nucli antic molts habitatges no disposen d'aparcament privat fora de calçada.</li> <li>L'ocupació de les places de zona blava és molt desigual en alguns casos es troben ocupacions al límit de saturació i en d'altres només del 50%.</li> <li>Indisciplina en l'aparcament que interfereix amb la circulació de vianants.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Percepció social negativa sobre la congestió de la circulació i la dificultat per estacionar que s'observa al centre.</li> <li>Alta oferta de places d'aparcament dins i fora de calçada en els sectors de nova urbanització.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Creixent ús del vehicle privat per a realitzar desplaçaments dins del nucli.</li> <li>Manca d'aparcaments dissuasoris a les entrades del municipi i als nodes de transport.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Cost creixent de l'ús del cotxe.</li> <li>Reduïda oferta d'estacionament al centre com a restricció per a l'ús del cotxe.</li> <li>Creació de nous aparcaments soterrats en zones amb dèficit d'aparcament per a residents.</li> </ul> |

### 6.1.6. Seguretat viària

| DEBILITATS   | FORTALESES  | AMENACES  | OPORTUNITATS   |
|--|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Visibilitat baixa en moltes cruïlles</li> <li>Excés de velocitat en determinades zones de la xarxa viària.</li> <li>Vianant és la part més dèbil</li> <li>Nombrosos passos de vianants sense visibilitat</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreixement de la sinistralitat</li> <li>Zones exclusives de vianants i de plataforma única</li> <li>Existència de passos de vianants de ressalt.</li> <li>Existència d'elements</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>L'atropellament de vianants com accident freqüent a l'Av. Francesc Macià</li> <li>Increment de l'ús de vehicles privats</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Localització dels trams on hi ha més accidents</li> <li>Condicionament de carrers amb millores</li> <li>Conscienciació social de la sinistralitat</li> <li>Possibilitat de millores en cruïlles i punts negres de la</li> </ul> |

| DEBILITATS   | FORTALESES             | AMENACES | OPORTUNITATS  |
|--|------------------------|----------|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Alt nombre de desplaçaments de vehicles privats</li><li>• Increment del nombre de punts negres en els darrers anys</li></ul> | reductors de velocitat |          | xarxa viària <ul style="list-style-type: none"><li>• Coneixement de les característiques i circumstàncies que envolten els accidents.</li></ul> |





## 7. OBJECTIUS I ESCENARIS

### 7.1. Establiment d'objectius

La taula següent mostra els objectius definits per la Declaració Institucional Municipal per a la Mobilitat d'Olesa de Montserrat en els quals s'emmarcaran les propostes del pla d'acció d'aquest PMU.

| Objectius del Pla de Mobilitat Urbana d'Olesa de Montserrat   |
|---|
| 1. Augmentar la superfície i qualitat de la xarxa viària dedicada als vianants en termes d'accessibilitat i seguretat.  |
| 2. Promoure l'ús del transport públic, oferint un sistema de transport col·lectiu de qualitat.  |
| 3. Compatibilitzar l'oferta de parcaments amb la demanda de rotació i de residents, el dinamisme econòmic d'Olesa de Montserrat i les bones condicions d'accés i mobilitat per als modes més sostenibles.   |
| 4. Fomentar un ús racional del cotxe, aplicant mesures que facilitin el transvasament modal a altres modes més sostenibles i que promoguin la intermodalitat, promovent el cotxe compartit, estenent la pacificació del trànsit rodat a dins del municipi, introduint les zones 30, i zones de prioritat per a vianants, la pacificació del trànsit a les zones escolars i creació de parcaments urbans dissuasius. |
| 5. Millorar la informació, formació, implicació i el civisme de la ciutadania.  |
| 6. Millorar l'accessibilitat, eliminant les barreres arquitectòniques, informatives, etc. a la via pública, als edificis i al transport.  |
| 7. Fomentar l'ús de la bicicleta creant les condicions infraestructurals, de gestió de trànsit i d'educació viària necessària per promoure'n la utilització.  |
| 8. Millorar la seguretat viària reduint l'accidentalitat i respectant l'espai públic destinat a cada mode de transport.   |
| 9. Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit.  |
| 10. Aconseguir una distribució urbana de mercaderies i productes àgil i ordenada, minimitzant l'impacte sobre la mobilitat del municipi i que garanteixi el ple desenvolupament de les seves activitats econòmiques.  |
| 11. Fomentar la intermodalitat com a mesura per tal d'assolir un ús eficient dels diferents modes de transport.   |
| 12. Preveure en les futures actuacions una configuració de l'espai públic que tingui en compte les necessitats d'aquest model de mobilitat.   |

13. Millorar la sensibilització i conscienciació ciutadana sobre els valors que contenen els principis i objectius d' aquesta declaració institucional.

14. Millorar la seguretat viària i el civisme entre els usuaris dels diferents modes de transport, reduint la sinistralitat.

15. Millora dels accessos i de la connectivitat als polígons industrials i creació de la figura del gestor de mobilitat.

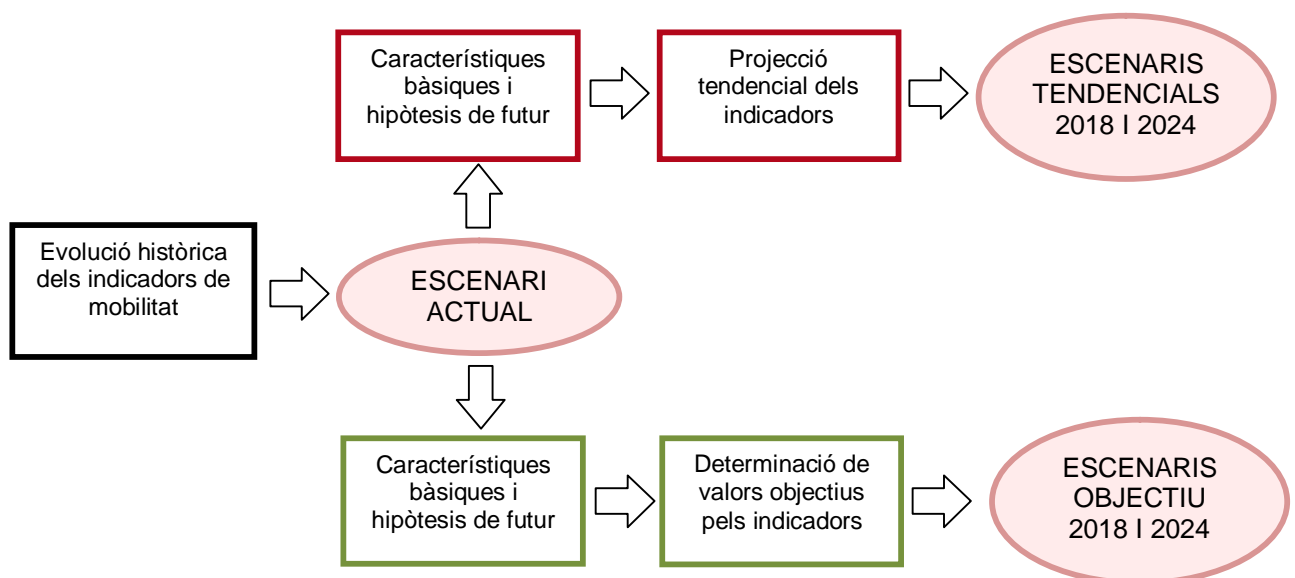
## 7.2. Escenaris de mobilitat

La Llei 9/2003 de la mobilitat estableix una vigència màxima del Pla de Mobilitat Urbana de 6 anys. Amb la idea de quantificar els beneficis que es volen assolir pel termini marcat per aquest pla, es realitzen tres escenaris de projecció de la mobilitat. Els resultats obtinguts podran ser comparats entre escenaris i així realitzar una primera valoració dels beneficis que s'obtingrien si s'assolissin els objectius marcats. A continuació es presenta una breu descripció dels escenaris considerats (escenari actual + dos escenaris de projeccions):

- **Escenari actual (2010):** és l'escenari base i descriu la situació actual dels indicadors de mobilitat a través de la seva evolució històrica i de les dades recollides en el treball de camp. Es considera l'any 2010 com l'any de referència, doncs en aquest període va realitzar-se la caracterització de la mobilitat al municipi.
- **Escenaris tendencials (2018 i 2024):** projecció de dos escenaris futurs que avaluen la mobilitat al municipi assumint les tendències de les realitats actuals sense contemplar canvis en el sistema. S'analiza l'evolució històrica dels indicadors de mobilitat més importants i se'n projecta la tendència fins al 2018 (horitzó a sis anys respecte el moment de finalització de l'estudi) i 2024 (horitzó a dotze anys respecte el moment de finalització de l'estudi) en base a unes hipòtesis determinades.
- **Escenaris objectiu (2018 i 2024):** projecció de dos escenaris futurs que avaluen la mobilitat al municipi assumint la introducció de millores al sistema actual. Considerant l'evolució històrica de l'anàlisi tendencial i marcant els objectius que es desitgen assolir després de la implementació de les propostes, s'estableix escenaris objectiu pel 2018 i 2024.

### Metodologia:

Tot seguit es presenta la metodologia utilitzada per realitzar la projecció de la mobilitat per l'any 2018 i pel 2024. L'evolució històrica dels indicadors combinada amb l'establiment d'hipòtesis adients a cada cas permeten projectar aquests indicadors per crear escenaris futurs.



## 7.2.1. Escenari actual (2010)

### • Població:

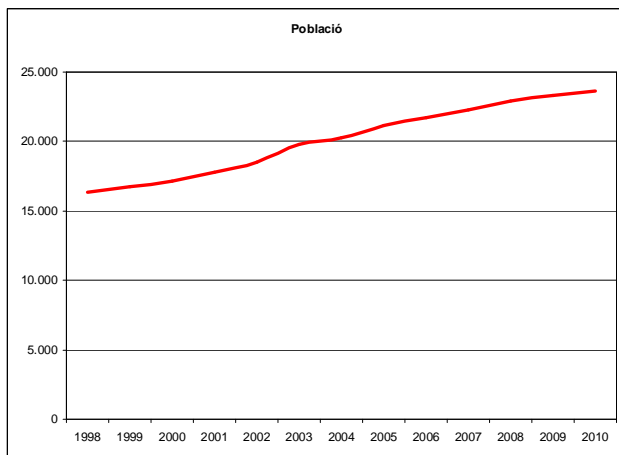


Figura 1. Evolució del nombre d'habitants entre el 1999 i el 2010.

| EVOLUCIÓ DE LA POBLACIÓ D'OLESA PER SECCIONS CENSALS<br>PERÍODE 2004 - 2009 |               |               |                       |
|---|---------------|---------------|-----------------------|
| Secció Censal   | Població 2004 | Població 2009 | Creixement interanual |
| 1   | 3.289         | 4.289         | 30,40%                |
| 2   | 2.342         | 2.243         | -4,23%                |
| 3   | 1.216         | 1.339         | 10,12%                |
| 4   | 1.961         | 2.094         | 6,78%                 |
| 5   | 2.885         | 3.555         | 23,22%                |
| 6   | 3.144         | 3.820         | 21,50%                |
| 7   | 1.849         | 1.900         | 2,76%                 |
| 8   | 2.057         | 2.386         | 15,99%                |
| 9   | 1.551         | 1.675         | 7,99%                 |
| <b>Total</b>  | <b>20.294</b> | <b>23.301</b> | <b>14,82%</b>         |

Taula 1. Evolució de la població segons la secció censal.

- Creixement continuat de la població de dret d'Olesa de Montserrat amb un increment del 45% entre els anys 1998 i 2010.
- Creixement interanual promig del 3,1% en aquest període.
- L'augment de població es dona amb més intensitat a les seccions censals més perifèriques del municipi.
- La secció censal 8, on s'ubiquen els principals equipaments administratius, ha perdut un 4% de la població en el període 2004-2009.
- El 2010, la població més gran de 65 anys representa només el 13,60% de la població total.
- Bona part del creixement poblacional es deu al creixement migratori:  
Creixement natural: 6,3 š  
Creixement migratori: 13,4 š

### • Emissions i contaminació acústica:

Per al càlcul de les emissions cal conèixer el parc de vehicles i els km anuals que efectua cada tipus de vehicle dins del municipi. Aquestes dades (vehicles\*km/any) es calculen a partir del nombre de desplaçaments al municipi i es resumeixen en la taula següent:

| Mitjà de transport       | Vehicles-km anuals 2010 |
|--------------------------|-------------------------|
| <b>A peu i bicicleta</b> | 8.198.957               |
| <b>Autobús</b>           | 184.398                 |
| <b>Cotxe</b>             | 26.054.553              |
| <b>Moto</b>              | 112.028                 |
| <b>Altres</b>            | 104.197                 |
| <b>Total</b>             | <b>34.654.132</b>       |

Taula 2. Vehicles-km anuals per mitjà de transport.

A continuació es presenten els resultats dels càlculs d'emissions realitzats amb el programa COPERT 4. En el cas del CO<sub>2</sub>, s'emeten 5.943 tones a l'any pel conjunt de vehicles que circulen pel municipi. Això suposa el 0,06% del total d'emissions de CO<sub>2</sub> degudes al transport a Catalunya.

|                 | TURISMES | MERCADERIES LLEUGERS | MERCADERIES PESANTS | AUTOBUSOS | CICLOMOTORS | MOTOCICLETES | TOTAL           |
|-----------------|----------|----------------------|---------------------|-----------|-------------|--------------|-----------------|
| CO              | 65,76    | 0,23                 | 0,03                | 0,52      | 0,13        | 1,42         | <b>68,09</b>    |
| VOC             | 11,02    | 0,02                 | 0,01                | 0,15      | 0,13        | 0,12         | <b>11,45</b>    |
| CH <sub>4</sub> | 0,66     | 0,00                 | 0,00                | 0,00      | 0,00        | 0,01         | <b>0,67</b>     |
| NO <sub>x</sub> | 17,45    | 0,11                 | 0,12                | 2,09      | 0,00        | 0,04         | <b>19,82</b>    |
| CO <sub>2</sub> | 5.696,6  | 26,55                | 11,91               | 195,09    | 0,75        | 11,98        | <b>5.942,88</b> |
| SO <sub>2</sub> | 1,64     | 0,01                 | 0,01                | 0,12      | 0,00        | 0,00         | <b>1,78</b>     |
| PM escapament   | 1,19     | 0,01                 | 0,00                | 0,07      | 0,00        | 0,00         | <b>1,28</b>     |

Taula 3. Emissions ocasionades pel trànsit a Olesa de Montserrat per tipus de vehicle (Tn/any)

Pel que fa a la contaminació acústica, s'ha modelitzat el soroll generat pel trànsit mitjançant el programa Cadna A. Els resultats posen de manifest que, al voltant dels principals carrers i vies de comunicació del nucli urbà, el soroll generat pel trànsit pot ser suficient per dificultar el compliment dels objectius de qualitat acústica desitjables.

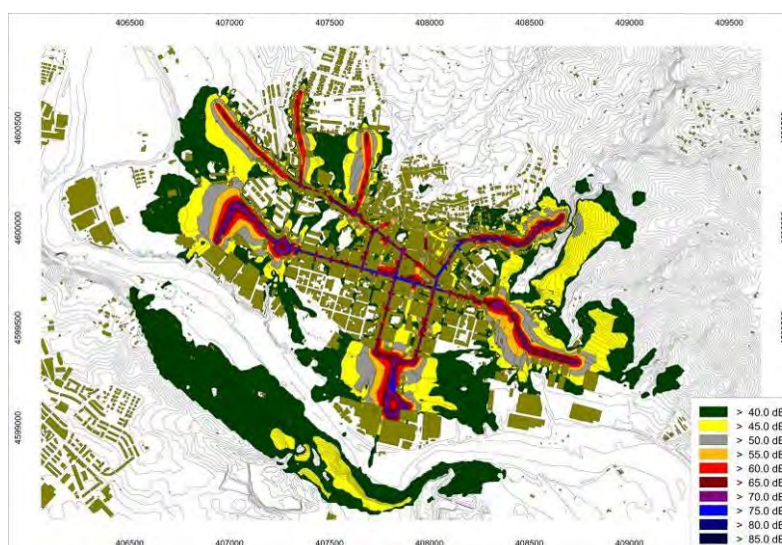


Figura 2. Mapa de soroll ocasionat pel trànsit rodat al nucli urbà del municipi. Vies principals en període diürn.

## 7.2.2. Escenaris tendencials (2018 i 2024)

### 1) Característiques bàsiques i hipòtesis de futur:

#### - Característiques bàsiques:

- 1) Elevat creixement poblacional els últims anys principalment degut a la immigració.
- 2) El 45% dels fluxos de mobilitat són externs mentre que el 55% són interns al municipi.

- 3) La quota de mercat del transport públic és baixa i la més valorada i utilitzada és la xarxa ferroviària.

**- Hipòtesis pels escenaris tendencials:**

La metodologia consisteix a realitzar una projecció a 6 i 12 anys vista (fins al 2018 i al 2024) dels diferents paràmetres, considerant conjuntament l'evolució en els últims anys de cadascun d'ells i les següents hipòtesis d'escenaris futurs:

- 1) Els patrons de mobilitat que hi ha hagut fins ara, com per exemple, la distribució de desplaçaments interns i externs o la repartició modal es poden veure afectats pels nous projectes previstos.
- 2) La conjuntura econòmica a curt i mig termini preveu una reducció del consum, menys immigració i menys compra/venda de vivendes. Aquestes variables es veuran lleugerament incrementades al llarg termini
- 3) Es considerarà una fecunditat mitjana, esperança de vida mitjana i migració mitjana (segons els escenaris proposats per Idescat amb horitzons 2018 i 2024).

## 2) Projecció tendencial dels indicadors:

### Tendència demogràfica

Per projectar la població d'Olesa de Montserrat s'ha utilitzat el mètode dels components que permet obtenir dades anuals municipals de població per sexe i edat en tot el període de projecció, segons els diferents escenaris d'evolució dels components del creixement demogràfic: fecunditat, mortalitat i migració. Les hipòtesis elaborades per a cadascun dels components demogràfics han estat les fixades per Idescat pel global de Catalunya.

També s'ha considerat que la població d'Olesa de Montserrat ha augmentat durant els últims anys i ha guanyat pes dins del total comarcal. Així, el seu pes poblacional respecte de la comarca ha passat del 2,6% el 2001 (17.768 sobre 692.260) al 2,9% el 2009 (23.301 sobre 793.655). En aquest cas, les hipòtesis de base sobre les que s'han configurat les projeccions d'Olesa de Montserrat són les següents:

- La població seguirà augmentant amb més intensitat que la població comarcal.
- El ritme d'increment poblacional serà notablement inferior a l'increment registrat en el període 2000-2009, que va registrar un promig de la taxa de creixement anual acumulatiu (TCAA) del 2,7% i un increment total del 36% (+6.150).

La combinació de totes aquestes hipòtesis ha donat lloc a tres escenaris d'evolució de la població: baix, mitjà i alt. L'escenari mitjà pretén reflectir l'evolució que es considera més probable del creixement i l'estructura demogràfica a Olesa, d'acord amb les dades recents. Els escenaris alt i baix ofereixen la possibilitat d'avaluar els nivells de població màxima i mínima que Olesa podria presentar en el futur.

*Escenari de creixement baix*

Al primer escenari s'arribaria gairebé als 25.100 habitants l'any 2018 i es superaran els 26.300 l'any 2024. Aquest escenari presenta, al període 2010 - 2018, un promig de creixement del 8,45% amb un saldo final de 1.953 habitants. Aquest saldo baixa lleugerament al període 2018 - 2024, essent de 1.244 habitants i un creixement promig del 4,96%.

| Any                | Total         | Variació interanual |              |
|--------------------|---------------|---------------------|--------------|
|                    |               | Total               | % variació   |
| 2000               | <b>17.151</b> | -                   | -            |
| 2001               | <b>17.768</b> | 617                 | 3,60         |
| 2002               | <b>18.492</b> | 724                 | 4,07         |
| 2003               | <b>19.800</b> | 1.308               | 7,07         |
| 2004               | <b>20.294</b> | 494                 | 2,49         |
| 2005               | <b>21.114</b> | 820                 | 4,04         |
| 2006               | <b>21.714</b> | 600                 | 2,84         |
| 2007               | <b>22.257</b> | 543                 | 2,50         |
| 2008               | <b>22.914</b> | 657                 | 2,95         |
| 2009               | <b>23.301</b> | 387                 | 1,69         |
| 2010               | <b>23.118</b> | -183                | -1           |
| 2011               | <b>23.397</b> | 279                 | 1,21         |
| 2012               | <b>23.673</b> | 276                 | 1,18         |
| 2013               | <b>23.934</b> | 261                 | 1,10         |
| 2014               | <b>24.183</b> | 249                 | 1,04         |
| 2015               | <b>24.422</b> | 239                 | 0,99         |
| 2016               | <b>24.655</b> | 233                 | 0,95         |
| 2017               | <b>24.880</b> | 225                 | 0,91         |
| 2018               | <b>25.071</b> | 191                 | 0,77         |
| 2019               | <b>25.283</b> | 212                 | 0,85         |
| 2020               | <b>25.492</b> | 209                 | 0,83         |
| 2021               | <b>25.699</b> | 207                 | 0,81         |
| 2022               | <b>25.907</b> | 208                 | 0,81         |
| 2023               | <b>26.111</b> | 204                 | 0,79         |
| 2024               | <b>26.315</b> | 204                 | 0,78         |
| <b>2010 - 2018</b> |               | <b>1.953</b>        | <b>8,45</b>  |
| <b>2010 - 2024</b> |               | <b>3.197</b>        | <b>13,83</b> |
| <b>2018 - 2024</b> |               | <b>1.244</b>        | <b>4,96</b>  |

Taula 4. Evolució de la població per escenaris. Escenari Baix.  
Font: Avanç POUM.

*Escenari de creixement mitjà*

Segons el segon escenari s'arribaria gairebé als 25.800 habitants l'any 2018 i als 27.600 al 2024. Aquest escenari presenta, al període 2010 - 2018, un promig de creixement del 10,77% amb un saldo final de 2.507 habitants. Com en el cas anterior, el saldo final, de 1.813 habitants, és lleugerament inferior entre 2018 i 2024, així com el promig de creixement, del 7,03% en aquest cas.

| Any                | Total         | Variació interanual |              |
|--------------------|---------------|---------------------|--------------|
|                    |               | Total               | % variació   |
| 2000               | <b>17.151</b> | -                   | -            |
| 2001               | <b>17.768</b> | 617                 | 3,60         |
| 2002               | <b>18.492</b> | 724                 | 4,07         |
| 2003               | <b>19.800</b> | 1.308               | 7,07         |
| 2004               | <b>20.294</b> | 494                 | 2,49         |
| 2005               | <b>21.114</b> | 820                 | 4,04         |
| 2006               | <b>21.714</b> | 600                 | 2,84         |
| 2007               | <b>22.257</b> | 543                 | 2,50         |
| 2008               | <b>22.914</b> | 657                 | 2,95         |
| 2009               | <b>23.301</b> | 387                 | 1,69         |
| 2010               | <b>23.267</b> | -34                 | 0            |
| 2011               | <b>23.596</b> | 329                 | 1,41         |
| 2012               | <b>23.933</b> | 337                 | 1,43         |
| 2013               | <b>24.258</b> | 325                 | 1,36         |
| 2014               | <b>24.574</b> | 316                 | 1,30         |
| 2015               | <b>24.884</b> | 310                 | 1,26         |
| 2016               | <b>25.193</b> | 309                 | 1,24         |
| 2017               | <b>25.499</b> | 306                 | 1,21         |
| 2018               | <b>25.774</b> | 275                 | 1,08         |
| 2019               | <b>26.074</b> | 300                 | 1,16         |
| 2020               | <b>26.375</b> | 301                 | 1,15         |
| 2021               | <b>26.678</b> | 303                 | 1,15         |
| 2022               | <b>26.982</b> | 304                 | 1,14         |
| 2023               | <b>27.284</b> | 302                 | 1,12         |
| 2024               | <b>27.587</b> | 303                 | 1,11         |
| <b>2010 - 2018</b> |               | <b>2.507</b>        | <b>10,77</b> |
| <b>2010 - 2024</b> |               | <b>4.320</b>        | <b>18,57</b> |
| <b>2018 - 2024</b> |               | <b>1.813</b>        | <b>7,03</b>  |

Taula 5. Evolució de la població per escenaris. Escenari Mitjà  
Font: Avanç POUM.

### Escenari de creixement alt

En el primer escenari s'arribaria gairebé als 26.500 habitants l'any 2018 i als 28.900 en 2024. Aquest escenari presenta, durant el període 2010 - 2018, un promig de creixement del 13,07% amb un saldo final de 3.061 habitants. El creixement promig al període 2018 - 2024 és del 9,00% i el saldo final de 2.382 habitants.



| Any                | Total         | Variació interanual |              |
|--------------------|---------------|---------------------|--------------|
|                    |               | Total               | % variació   |
| 2000               | <b>17.151</b> | -                   | -            |
| 2001               | <b>17.768</b> | 617                 | 3,60         |
| 2002               | <b>18.492</b> | 724                 | 4,07         |
| 2003               | <b>19.800</b> | 1.308               | 7,07         |
| 2004               | <b>20.294</b> | 494                 | 2,49         |
| 2005               | <b>21.114</b> | 820                 | 4,04         |
| 2006               | <b>21.714</b> | 600                 | 2,84         |
| 2007               | <b>22.257</b> | 543                 | 2,50         |
| 2008               | <b>22.914</b> | 657                 | 2,95         |
| 2009               | <b>23.301</b> | 387                 | 1,69         |
| 2010               | <b>23.416</b> | 115                 | 0            |
| 2011               | <b>23.795</b> | 379                 | 1,62         |
| 2012               | <b>24.193</b> | 398                 | 1,67         |
| 2013               | <b>24.583</b> | 390                 | 1,61         |
| 2014               | <b>24.965</b> | 382                 | 1,55         |
| 2015               | <b>25.347</b> | 382                 | 1,53         |
| 2016               | <b>25.731</b> | 384                 | 1,51         |
| 2017               | <b>26.118</b> | 387                 | 1,50         |
| 2018               | <b>26.477</b> | 359                 | 1,37         |
| 2019               | <b>26.866</b> | 389                 | 1,47         |
| 2020               | <b>27.258</b> | 392                 | 1,46         |
| 2021               | <b>27.656</b> | 398                 | 1,46         |
| 2022               | <b>28.058</b> | 402                 | 1,45         |
| 2023               | <b>28.457</b> | 399                 | 1,42         |
| 2024               | <b>28.859</b> | 402                 | 1,41         |
| <b>2010 - 2018</b> |               | <b>3.061</b>        | <b>13,07</b> |
| <b>2010 - 2024</b> |               | <b>5.443</b>        | <b>23,24</b> |
| <b>2018 - 2024</b> |               | <b>2.382</b>        | <b>9,00</b>  |

Taula 6. Evolució de la població per escenaris. Escenari Alt.  
Font: Avanç POUM.

Els tres escenaris de població d'Olesa de Montserrat fins al 2018 i al 2024 presenten increments poblacionals clarament positius, tot i que amb diferents intensitats. Aquests increments, però, moderen l'excursionista creixement esdevingut en els darrers anys conseqüència de saldos migratoris singularment positius.

En les projeccions presentades, a més del creixement per saldo vegetatiu, el gruix de l'augment poblacional serà degut, principalment, tant a l'increment de població jove emancipada (moviment intern) com a l'arribada de població provinent d'altres municipis (moviment extern).

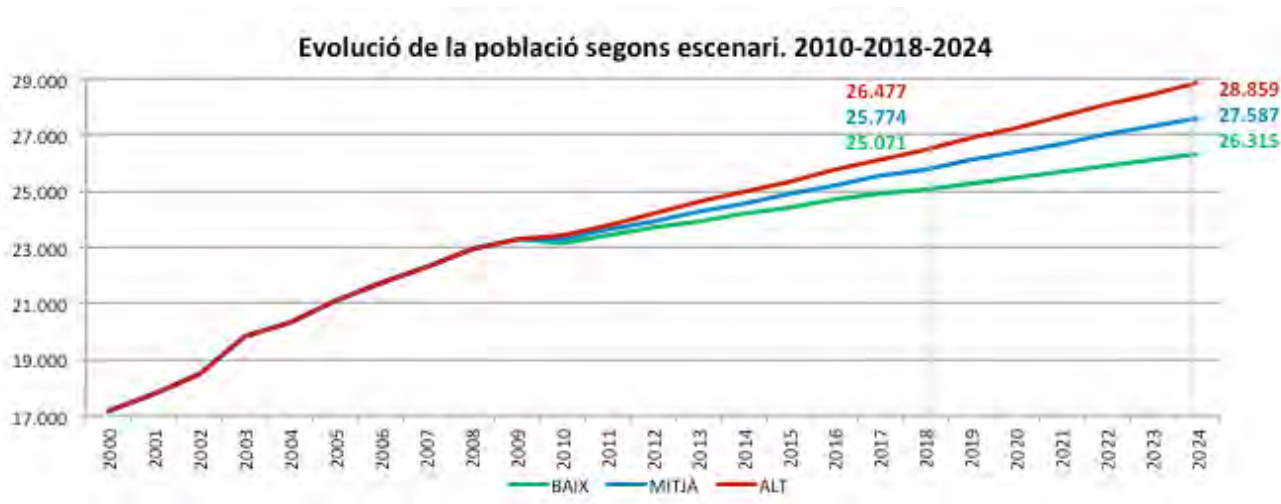


Figura 3. Projecció final de població pel municipi d'Olesa de Montserrat.  
Font: Projecció de població Avanç POUM.

Segons l'enquesta de mobilitat als residents d'Olesa de Montserrat es produeixen una mitjana de 2,5 desplaçaments diaris per persona. Aplicant aquesta ràtio als diferents escenaris de creixement pot observar-se quin increment de desplaçaments generaria cada hipòtesi:

| Escenari | 2018                  |  | 2024                  |  |
|----------|-----------------------|--|-----------------------|--|
|          | Increment d'habitants | Increment de viatges (2,5 per persona) | Increment d'habitants | Increment de viatges (2,5 per persona) |
| Baix     | 1.953                 | 4.883                                  | 3.197                 | 7.993                                  |
| Mig      | 2.507                 | 6.268                                  | 4.320                 | 10.800                                 |
| Alt      | 3.061                 | 7.653                                  | 5.443                 | 13.608                                 |

Taula 6-bis. Increment de desplaçaments produïts pels diferents escenaris de creixement demogràfic.  
Font: Idescat i enquesta de mobilitat a residents 2010

### Creixement urbanístic

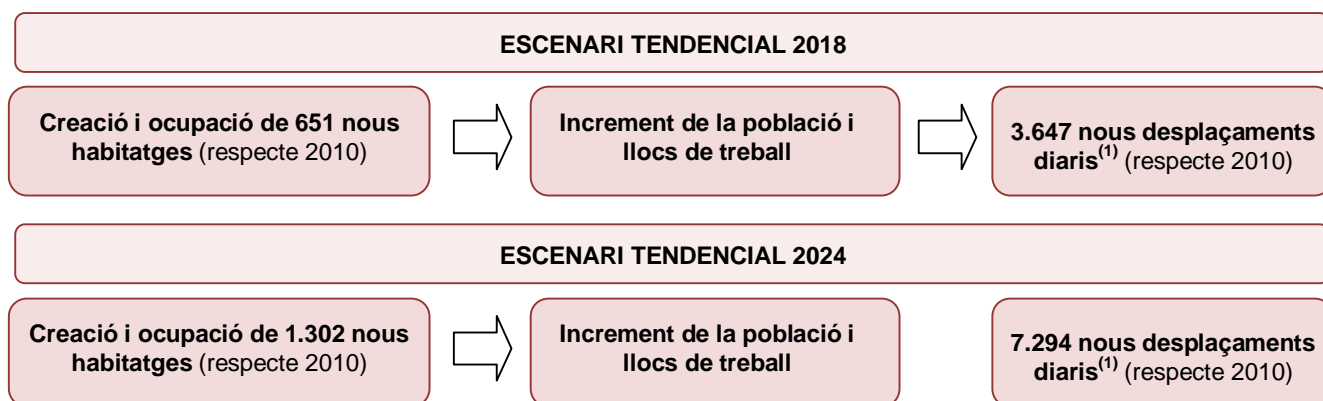
Hi ha nombrosos projectes de futur al municipi que tindran un fort impacte sobre la mobilitat. S'han tingut en compte els projectes urbanístics ja aprovats dels quals es preveu la realització dins del període estudiat.

Els projectes més destacats són el Pla Parcial Urbanístic del sector de Can Candi, amb la creació de prop de 454 habitatges i l'Àrea Residencial Estratègica dels sectors 1 i 8 que ha d'expandir l'actual Eixample amb 848 nous habitatges. Es preveu la edificació completa d'aquests sectors per al 2018 tot i que, atesa la conjuntura econòmica, només s'assumirà una ocupació residencial del 50% dels nous habitatges durant aquest període i no serà fins l'any 2024 que s'assumeixi l'ocupació del 100% del sòl residencial.

| HABITATGES PLANEJAMENT PER AL 2018 I 2024 |                           |                           |                           |                 |                 |
|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------|-----------------|
| Àrees de desenvolupament                  | Nº habitatges planejament | Ocupació residencial 2018 | Ocupació residencial 2024 | Habitatges 2018 | Habitatges 2024 |
| <b>PPU Can Candi</b>                      | 454                       | 50%                       | 100%                      | 227             | 454             |
| <b>ARE Sectors 1 i 8</b>                  | 848                       | 50%                       | 100%                      | 424             | 848             |
|   |                           |                           |                           | <b>651</b>      | <b>1.302</b>    |

Taula 7. Nombre d'habitatges previstos en el planejament per al 2018 i 2024. Font: Planejament urbanístic vigent.

Segons les previsions recollides a la taula anterior, el nombre de habitatges per al 2018 a Olesa de Montserrat augmentarà en 651 noves unitats respecte 2010 i en 1.302 en 2024 també respecte 2010, de forma que entre 2018 i 2024 el creixement de habitatges serà de 651.



<sup>(1)</sup> Per realitzar les previsions de desplaçaments generats s'han tingut en compte les ràtios de atracció de viatges fixats en el Decret d'Estudis i d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

Donat que l'increment de desplaçaments als dos escenaris tendencials és menor en la hipòtesi de creixement urbanístic que en les tres hipòtesis de creixement demogràfic s'accepta el primer com a procediment vàlid .

## Xarxa de transport

### Xarxa viària

Els projectes de futur de més envergadura que poden tenir impacte sobre la mobilitat d'Olesa de Montserrat són els següents:

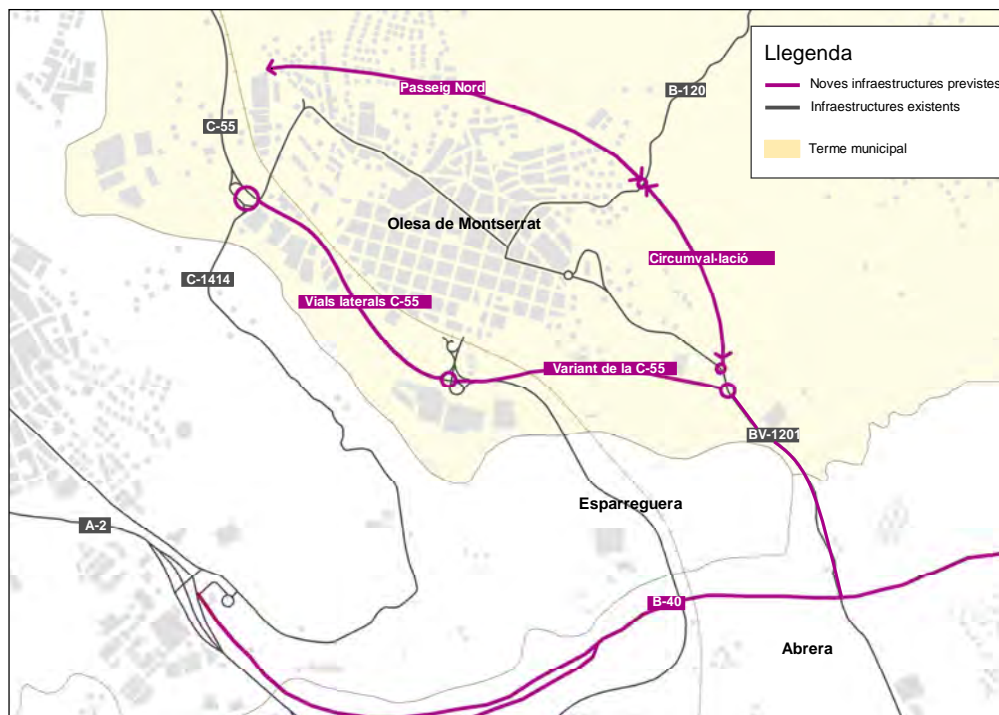


Figura 4. Infraestructures previstes. Font: PMU

- **Nova rotonda d'enllaç de la C-1414 amb la C-55:** Les obres d'urbanització dels ramals d'accés de la rotonda de la C-1414 (carretera d'Espàrreguera a Olesa) cap a la C-55, tant en direcció Manresa com cap a Barcelona **han acabat durant el primer trimestre del 2011**. La nova intersecció pretén millorar de manera significativa l'entrada i sortida de vehicles cap a la Olesa de Montserrat i, a la vegada, augmentar la visibilitat a la carretera d'Espàrreguera.



Figura 5. Nova rotonda d'enllaç de la C-1414 amb la C-55. Font: Avanç POUM

- **B-40 (Quart cinturó):** Els dos primers trams de l'autovia orbital B-40, el Quart Cinturó (Abrera-Olesa i Viladecavalls-Terrassa), es van inaugurar el mes de juny del 2010. Quan aquesta nova infraestructura estigui acabada, augmentarà la connectivitat entre Olesa i el Vallès Occidental i en el futur també amb l'Oriental. **Es preveu que en 2024 sigui ja**

possible la connectivitat amb el Vallès Occidental, però no així en 2018 on no es preveuen canvis significatius respecte la situació actual.

- **Connexió C-55 È Ronda del Vallès (variant de Can Singla):** Ha de permetre la connexió de l'actual C-55 amb el Quart Cinturó a través de la BV-1201. Al punt d'enllaç amb la C-55 hi ha projectada una nova rotonda i uns vials paral·lels a aquesta via que facilitaran l'accés als polígons de Catex-Molí, Vilapou i Can Singla, Així mateix, pretén millorar l'entrada al casc urbà per l'accés sud des de la C-55. La proposta d'aquest vial queda recollida al Pla Territorial Metropolità (PTMB) i s'executarà en paral·lel al desenvolupament de l'ARE dels sectors 1 i 8, raó per la qual **es preveu que estigui en funcionament en 2024.**



Figura 6. Variant de Can Singla. Font: Avanç POUM

- **Circumval·lació Est:** L'avanç del POUM (febrer 2011) proposa l'estudi de la connexió entre la carretera B-120 a Terrassa i la BV-1210 a Martorell. No obstant, no es preveu que aquesta infraestructura estigui desenvolupada abans del 2024.

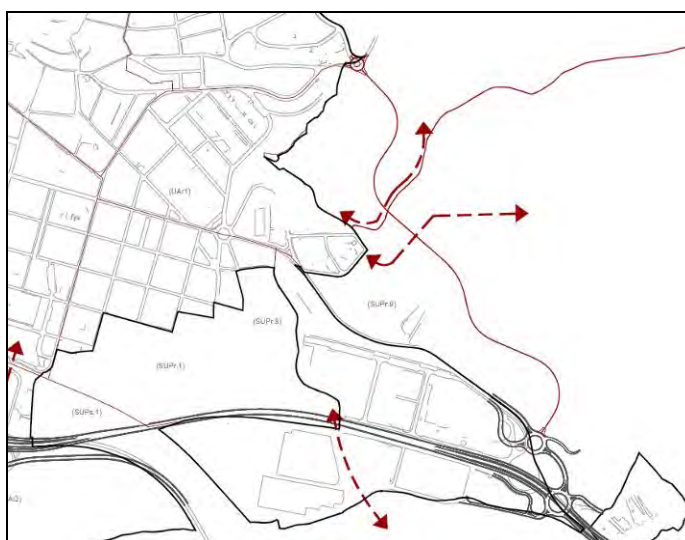


Figura 7. Possible circumval·lació est. Font: Avanç POUM

- **Passeig Nord:** Es tracta d'un vial de doble sentit de circulació concebut per esdevenir una alternativa a les vies que creuen la ciutat pel centre. Aquesta ronda nord també inclou reserves per la circulació de bicicletes. El tram central, corresponent al sector urbanístic de Can Candi, ja està aprovat i es preveu que sobri a la circulació de forma parcial en el

moment s'executi el sector. Així doncs, **en 2018 només representarà un vial de l'asfaltat sector, però la previsió és que en 2024 ja connecti les carreteres C-55 i B-120 al nord de la ciutat.**

#### Xarxa no motoritzada:

El planejament urbanístic fixa per als futurs desenvolupaments amples de vorera majors que permetran l'extensió de les àrees de vianants.

En el futur més immediat també hi ha previstes actuacions sobre vies ja existents per tal de millorar l'espai dedicat als vianants i altres modes no motoritzats. Aquest és el cas de la **urbanització en plataforma única d'alguns dels carrers del Nucli Antic i la Rambla.**

#### Xarxa de transport públic:

##### *Transport públic urbà*

La consolidació dels nous sectors urbanitzables de Can Candi i les Àrees residencials estratègiques dels sectors 1 i 8, que seran ubicades als límits urbans de la ciutat i per tant suficientment allunyades del centre, fa preveure que en virtut del Decret 344/2006 de Regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada, publicat al DOGC núm. 4723, de 21 de setembre de 2006, aquests nous sectors haurien de comptar amb una suficient oferta de transport públic.

Prenent en consideració la mitjana de consolidació dels sectors en 2018 es preveu una escassa millora del transport públic urbà en aquest escenari tendencial, però si una millora substancial del mateix en el 2024.

##### *Transport públic interurbà*

Cap dels projectes de transport públic interurbà previstos té una incidència destacable al municipi de Olesa de Montserrat però n'hi ha dos que, per la seva proximitat, han de ser esmentats:

- **Línia Orbital Ferroviària (LOF):** es tracta d'una nova proposta d'infraestructura ferroviària per al transport de viatgers que permetrà unir Vilanova i la Geltrú amb Mataró per l'interior, connectant les ciutats de la segona corona metropolitana. El recorregut és de l'ordre de 120km, creuant un territori molt accidentat, aprofitant traçats ferroviaris existents i proposant-ne de nous, majoritàriament en túnel i aprofitant els corredors infraestructurals existents. La línia es divideix en 4 trams, coincidents amb l'àmbit dels 4 estudis de traçat que formen part dels estudis justificatius del Pla Director. El tram que afecta el terme municipal d'Olesa de Montserrat és el 2, el de Martorell i Terrassa, però l'estació més propera es situa a Esparreguera.
- **Eix transversal ferroviari:** A principis de l'any 2010 es va aprovar definitivament el Pla Director Urbanístic per a la Concreció i Delimitació de la reserva de sòl per a l'establiment de l'eix transversal ferroviari. Aquest projecte no afecta el terme municipal d'Olesa de Montserrat, però si els municipis veïns d'Esparreguera i Abrera.

## Motorització

Es preveu pel període 2010-2018-2024 un estancament de l'índex de motorització atesa la conjuntura econòmica desfavorable a curt i mig termini i la tendència global cap a un transport més sostenible. Tot i així, no es preveu una disminució d'aquest índex ja que, com s'ha descrit anteriorment, no es preveu un increment significatiu de la població. **Es planteja doncs el repte de crear un sistema de transport públic més eficient.**

## Accidentalitat

En aquest cas es preveu un increment moderat de l'accidentalitat causat per l'increment previst de població. L'accidentalitat creixerà moderadament degut a l'estancament de la motorització i a l'evolució històrica que ha tingut aquest índex.

### 3) Escenari tendencial 2018: projecció de la mobilitat:

A l'increment de desplaçaments produït pels residents haurem de sumar els nous desplaçaments produïts pels no residents. Estimem que aquest increment serà proporcional a l'experimentat pel primer grup de viatgers, obtenint als dos escenaris estudiats els següents valors:

|                                   | Residents | No residents | Residents + No residents |
|-----------------------------------|-----------|--------------|--------------------------|
| Desplaçaments 2010                | 59.018    | 12.730       | 71.748                   |
| Increment desplaçaments 2010-2018 | 3.647     | 787          | 4.434                    |

El 2018 s'estima que el nombre de **nous desplaçaments diaris (respecte l'escenari actual) serà de 4.434**, la qual cosa suposa un increment del 6% i un total de 76.182 desplaçaments diaris al municipi.

## Desplaçaments externs

- Les millores a la xarxa viària crearan millors i més ràpides connexions intermunicipals que no afavoriran el transvasament de desplaçaments en transport privat cap a altres modes no motoritzats o més sostenibles.
- La creixent consolidació dels nous sectors residencials, allunyats del centre, faran créixer l'ús del vehicle privat, però també del transport públic degut a les millores que s'hi aniran realitzant i del transport no motoritzat, degut principalment a la construcció de noves infraestructures per a l'ús de la bicicleta.

Per tot això, pels desplaçaments externs es preveu el manteniment del repartiment modal actual, ja que es produiran increments en tots els modes amb la mateixa proporció.

## Desplaçaments interns

L'ampliació de les àrees de vianants provocaran un lleuger augment en l'anar a peu, però els desplaçaments en vehicle privat i transport col·lectiu també creixeran degut a la consolidació dels nous sectors residencials.

Per tant, com en el cas anterior, no es preveuen canvis respecte del repartiment modal actual.

| ESCENARI ACTUAL<br>(desplaçaments diaris 2010) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|--|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|  | Interns (55%)          | 28,00%         | 71,75%        | 0,25%                |
|  | 39.588                 | 11.084         | 28.404        | 100                  |
|  | Externs (45%)          | 84,23%         | 3,27%         | 12,50%               |
|  | 32.160                 | 27.087         | 1.053         | 4.020                |
|  | Total                  | 53,20%         | 41,06%        | 5,74%                |
|  | 71.748                 | 38.171         | 29.457        | 4.120                |



| ESCENARI TENDENCIAL<br>(Desplaçaments 2018) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 28,00%         | 71,75%        | 0,25%                |
|   | 42.035                 | 11.769         | 30.159        | 106                  |
|   | Externs (45%)          | 84,23%         | 3,27%         | 12,50%               |
|   | 34.147                 | 28.761         | 1.118         | 4.268                |
|   | Total                  | 53,20%         | 41,06%        | 5,74%                |
|   | 76.182                 | 40.530         | 31.277        | 4.375                |

#### 4) Escenari tendencial 2024: projecció de la mobilitat:

A l'increment de desplaçaments produït pels residents haurem de sumar els nous desplaçaments produïts pels no residents. Estimem que aquest increment serà proporcional a l'experimentat pel primer grup de viatgers, obtenint als dos escenaris estudiats els següents valors:

|                                   | Residents | No residents | Residents + No residents |
|-----------------------------------|-----------|--------------|--------------------------|
| Desplaçaments 2010                | 59.018    | 12.730       | 71.748                   |
| Increment desplaçaments 2010-2024 | 7.294     | 1.573        | 8.867                    |

El 2018 s'estima que el nombre de **nous desplaçaments diaris (respecte l'escenari actual) serà de 8.867**, la qual cosa suposa un increment del 12% i un total de 80.165 desplaçaments diaris al municipi.

Els canvis previstos en la xarxa de transport provocaran canvis significatius en la distribució modal de la mobilitat al municipi.

#### Desplaçaments externs



- La posada en funcionament de les noves infraestructures viàries (B-40, variant de Can Singla i Passeig Nord) milloraran de forma substancial l'accessibilitat en vehicle privat al municipi, el que es traduirà en un increment important de viatges en aquest mode de transport.
- L'important increment de població en el municipi fa preveure la creació de noves línies de transport públic per carretera i la millora de les freqüències del ferrocarril, el que també es traduirà en un increment de l'ús d'aquests modes.
- Les noves infraestructures per vianants i ciclistes també faran incrementar els desplaçaments d'aquests modes, encara que amb una menor proporció que els esmentats per al vehicle privat i el transport públic

En conclusió, pels desplaçaments externs, a diferència de l'escenari 2018, es preveu un increment de l'ús del vehicle privat i el transport públic respecte dels modes no motoritzats, el que comportarà una lleugera variació respecte de la distribució modal de la situació actual.

### Desplaçaments interns

La completa consolidació dels nous sectors residencials, ubicats a les vores nord i sud de la ciutat implicarà que un important percentatge de la població d'Olesa resideixi a una distància gens menyspreable del centre urbà, i la inevitable conseqüència serà el creixement dels desplaçaments interns en vehicle privat, desplaçaments interns que ostentaran un pes destacable respecte del còmput total de la ciutat. Com ja es comentava per l'escenari 2018 els desplaçaments en transport públic també creixeran perquè l'oferta del bus urbà es veurà forçada a millorar degut a la consolidació dels nous sectors residencials. Amb tot, es produiran els següents canvis sobre la distribució modal:

- Es preveu que la representativitat dels desplaçaments en transport públic no es veurà modificada, ja que aquests augmentaran proporcionalment a l'increment de desplaçaments globals.
- Els desplaçaments a peu i en bicicleta augmentaran degut a les millores que aniran produint-se en la ciutat i a les noves infraestructures que incorporaran els nous sectors residencials, però la distància entre aquests i el centre urbà fa preveure que aquests desplaçaments, que en realitat són els majoritaris, tendeixin a fer-se en transport públic i sobretot en vehicle privat. Com a conseqüència, els desplaçaments en vehicle privat augmentaran més dels que es faran en modes no motoritzats i la representativitat dels primers s'incrementarà a compte dels segons.

| ESCENEARI ACTUAL<br>(desplaçaments diaris 2010) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 28,00%         | 71,75%        | 0,25%                |
|   | 39.588                 | 11.084         | 28.404        | 100                  |
|   | Externs (45%)          | 84,23%         | 3,27%         | 12,50%               |
|   | 32.160                 | 27.087         | 1.053         | 4.020                |
|   | Total                  | 53,20%         | 41,06%        | 5,74%                |
| 71.748  | 38.171                 | 29.457         | 4.120         |                      |



| ESCENARIS TENDENCIAL<br>(Desplaçaments 2024) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|--|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|  | Interns (55%)          | 29,50%         | 70,25%        | 0,25%                |
|  | 44.232                 | 13.048         | 31.072        | 112                  |
|  | Externs (45%)          | 84,50%         | 3,00%         | 12,50%               |
|  | 35.933                 | 30.363         | 1.078         | 4.492                |
|  | Total                  | 54,15%         | 40,10%        | 5,74%                |
|  | 80.165                 | 43.412         | 32.150        | 4.603                |

### 7.2.3. Escenaris objectiu (2018 i 2024)

#### Metodologia

La metodologia utilitzada per construir els escenaris objectiu és molt semblant a la emprada pels tendencials. Les evolucions històriques presentades pels escenaris tendencials són encara d'utilitat en aquests escenaris, però en aquest cas, per realitzar les projeccions de la mobilitat pels anys 2018 i 2024, s'establiran una sèrie d'objectius, tant qualitius com quantitius, que seran forçosament assolits quan s'acabï el present pla de mobilitat en 2018 i a més llarg termini, en 2024, quan s'acabï la revisió del mateix.

Els objectius plantejats per a l'escenari 2018 són aquells que hauran de complir-se si s'executen totes les accions que es proposaran, i correspon a l'alternativa 1. S'analitzarà una alternativa 2, menys ambiciosa en l'aplicació d'accions i que representarà un escenari diferent de distribució modal.

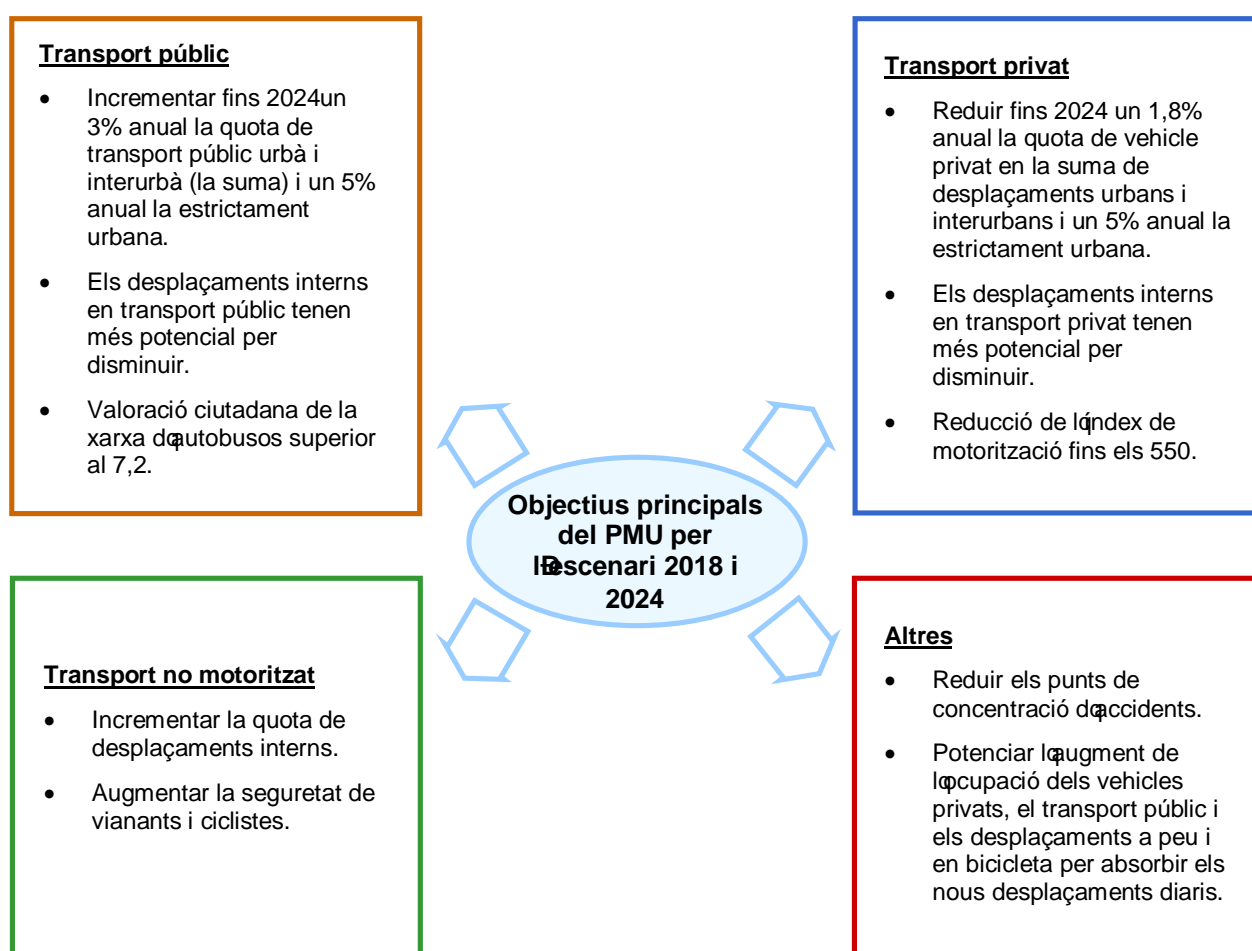
Així doncs, un cop fixats els objectius i les hipòtesis d'origen, es farà un estudi de la situació actual de cada mode de transport i es definiran els objectius específics per cadascun d'ells per assolir els valors determinats a l'origen.



## 1) Objectius i hipòtesis de futur:

Els objectius establerts en la Declaració Institucional Municipal per a la Mobilitat d'Olesa de Montserrat defineixen quins han de ser els principals eixos d'actuació però no concreten els valors objectius que es desitgen assolir. Les actuacions que es proposin, han d'anar lligades als objectius marcats però implícitament han de servir per reestructurar la distribució modal perquè el transport públic i el no motoritzat prenguin més protagonisme.

A continuació es presenten els principals objectius per mode de transport intentant establir un valor objectiu en cada cas:



## 2) Determinació dels valors objectius:

### 2.1. Objectius del pdM de la RMB aplicables als plans de mobilitat urbana

Tal com esmenta la Llei de mobilitat 9/2003, els continguts dels plans de mobilitat urbana s'han d'adequar als criteris i a les orientacions establertes pels plans directors de mobilitat de llur

àmbit. El setembre de 2008 es va aprovar el pdM de la Regió Metropolitana de Barcelona, que proposa tot un seguit d'objectius que cal assolir en els propers anys i que se centren bàsicament en la reducció de l'ús del cotxe privat i en una aposta decidida per la prioritització del transport públic i els desplaçaments a peu i amb bicicleta com a mitjans més sostenibles.

El PMU, calculats els valors previstos en funció dels objectius esmentats, haurà de determinar si els valors assolits són compatibles amb els objectius fixats en el pdM.

Pel que fa a l'objectiu de potenciació del canvi modal de la mobilitat metropolitana les determinacions del pdM són les següents:

| Codi pdM | Definició i unitats  | Valor assolible pdM 2012 | Taxa anual (aplicable a PMU) | Font de les dades            |
|----------|--|--------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 2,1      | % desplaçaments intra + intermunicipals a peu i en bicicleta           | 30,45%                   | 0,42%                        | PMU (enquestes de mobilitat) |
| 2,2      | % desplaçaments intra + intermunicipals realitzats en transport públic | 34,31%                   | 1,88%                        | PMU (enquestes de mobilitat) |
| 2,3      | % desplaçaments intra + intermunicipals en vehicle privat              | 35,24%                   | -1,74%                       | PMU (enquestes de mobilitat) |

## 2.2. Transport públic

### ACTUALMENT

- Poc competitiu
- Poca freqüència
- Traçat ineficient
- Mancances en la cobertura

### OBJECTIUS:

1) Reestructurar la línia de transport públic urbà: millorar freqüències, redefinir el traçat per donar el màxim de cobertura territorial, millorar eficiència i competitivitat per tal que puguin incrementar-se la quota de transport públic urbà a un ritme del 5% anual.

| Desplaçaments      | 2010         | 2018         | 2024         |
|--------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Urbans</b>      | 100          | 157          | 221          |
| <b>Interurbans</b> | 4.020        | 5.385        | 6.742        |
| <b>Total</b>       | <b>4.120</b> | <b>5.542</b> | <b>6.963</b> |

2) Millorar la informació i la comunicació al ciutadà. Realitzar campanyes de promoció del transport públic.

3) Millorar la qualitat de les connexions amb la resta de transport públic, sobretot l'interurbà (tren, autobusos). Millorar aquesta intermodalitat incidirà en un major us de l'interurbà.

## 2.3. Transport no motoritzat

### ACTUALMENT

- Poques zones dedicades als vianants i millorables
- Inexistència d'una xarxa de vies per a bicicletes

### OBJECTIUS:

1) Fomentar l'ús dels mitjans no motoritzats amb la creació d'una xarxa connectada de carrils bici, zones de vianants i voreres amples i arreglades. Sobretot a les futures zones residencials planejades. Fixar el termini de vigència del PMUS per realitzar totes aquestes actuacions, tractant d'incrementar en 6 punts els desplaçaments en modes no motoritzats en 2018 i almenys en 4 punts més en 2024.

| Desplaçaments      | 2010          | 2018          | 2024          |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Urbans</b>      | 28.404        | 34.070        | 37.971        |
| <b>Interurbans</b> | 1.053         | 1.522         | 2.158         |
| <b>Total</b>       | <b>29.457</b> | <b>35.592</b> | <b>40.129</b> |

2) Millorar la seguretat dels vianants i els ciclistes introduint una senyalització de qualitat i respectant l'espai públic destinat a aquests modes de transport sovint envaïts pel transport motoritzat.

3) Augmentar l'oferta de parcaments de bicicletes per tot el municipi i eliminar les barreres arquitectòniques per facilitar l'accessibilitat als usuaris.

## 2.4. Transport privat

### ACTUALMENT

- Índex de motorització elevat i congestió al centre
- Millora de la xarxa viària actual (nova rotonda d'enllaç de la C-1414 amb la C-55)

### OBJECTIUS:

1) Incentivar l'ús de la xarxa viària urbana pels transports no motoritzats i el transport col·lectiu, fomentant el canvi modal de forma que en 2018 els desplaçaments en transport privat s'hagin reduït fins assolir una quota del 46% en 2018 i el 41% en 2024

| Desplaçaments      | 2010          | 2018          | 2024          |
|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Urbans</b>      | 11.084        | 7.808         | 6.040         |
| <b>Interurbans</b> | 27.087        | 27.241        | 27.033        |
| <b>Total</b>       | <b>38.171</b> | <b>35.048</b> | <b>33.073</b> |

2) Fomentar l'ús racional del cotxe. Campanyes d'ús del transport públic i de la reducció de les emissions contaminants.

3) Millorar l'oferta de parcaments en llocs estratègics com l'estació de ferrocarril o a les entrades de la ciutat.

## 2.5. Altres

### OBJECTIUS:

1) El sistema de transport a Olesa de Montserrat ha de ser capaç d'absorbir els més de 4.000 desplaçaments diaris que està previst que es creïn en aquest període a causa de l'increment poblacional i el planejament urbanístic previst mitjançant:

- Cobertura del transport col·lectiu: xarxa urbana d'autobusos i autobusos de empresa.
- Dotació de carril bicicleta i voreres suficientment amples.

2) Disminuir l'accidentalitat.

3) Disminuir la contaminació acústica i atmosfèrica causada pel trànsit fomentant l'ús de les noves tecnologies i també l'ús racional del transport privat.

4) Crear un equilibri entre la jerarquització dels modes de transport en l'espai públic i la convivència de tots.

- **Reduir els punts de concentració d'accidents.**
- **Potenciar l'augment de l'ocupació dels vehicles privats, el transport públic i els desplaçaments a peu i en bicicleta per absorbir els prop de 4.233 nous desplaçaments diaris.**

### 3) Escenari objectiu 2018. **Alternativa 1. Projecció de la mobilitat:**

1. Assumint l'èxit dels objectius plantejats, es produiria un augment aproximat de 1,5 punts percentuals en l'ús del transport col·lectiu i de 5,5 punts en l'ús del transport no motoritzat en detriment del transport privat que cauria 7 punts. Les variacions més importants es produirien en el transport intern del municipi.

2. La disminució del transport privat en desplaçaments interns vindria causada per una disminució del grau jeràrquic d'aquest mode dins de l'espai públic, acompanyada per l'ús d'aparcaments de dissuasió situats estratègicament.

3. L'objectiu és que els 4.434 desplaçaments nous previstos s'absorbeixin mitjançant la ocupació dels vehicles privats, la potenciació del transport públic i els desplaçaments a peu i en bicicleta per arribar a un sistema més sostenible i segur.

4. S'acompleixen els objectius definits pel pdM, que fixen:

- un decreixement anual de la quota de vehicle privat en desplaçaments interns i de connexió de l'74%. El PMU incrementa aquesta variació fins a l'8%.
- un increment anual de la quota de transport públic en desplaçaments interns i de connexió de l'88%. El PMU incrementa aquesta variació fins al 3%.
- Un decreixement anual de la quota de desplaçaments urbans i interurbans no motoritzats no superior al 0,42% anual (el PMU inverteix aquesta tendència, incrementant aquesta quota un 1,64% anual)

| ESCENEARI ACTUAL<br>(desplaçaments diaris 2010) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 28,00%         | 71,75%        | 0,25%                |
|   | 39.588                 | 11.084         | 28.404        | 100                  |
|   | Externs (45%)          | 84,23%         | 3,27%         | 12,50%               |
|   | 32.160                 | 27.087         | 1.053         | 4.020                |
|   | Total                  | 53,20%         | 41,06%        | 5,74%                |
|   | 71.748                 | 38.171         | 29.457        | 4.120                |



| ESCENARI T OBJECTIU<br>(Desplaçaments 2018) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 18,57%         | 81,05%        | 0,37%                |
|   | 42.035                 | 7.808          | 34.070        | 157                  |
|   | Externs (45%)          | 79,77%         | 4,46%         | 15,77%               |
|   | 34.147                 | 27.241         | 1.522         | 5.385                |
|   | Total                  | 46,01%         | 46,72%        | 7,27%                |
|   | 76.182                 | 35.048         | 35.592        | 5.542                |

#### 4) Escenari objectiu 2018. **Alternativa 2.** Projecció de la mobilitat:

1. S'executen les millores viàries plantejades.
2. No es realitza cap millora en transport col·lectiu, ni urbà ni interurbà.
3. No es realitzen les accions de jerarquització viària urbana plantejades.

| ESCENARI ACTUAL<br>(Desplaçaments 2010) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 28,00%         | 71,75%        | 0,25%                |
|   | 39.588                 | 11.084         | 28.404        | 100                  |
|   | Externs (45%)          | 84,23%         | 3,27%         | 12,50%               |
|   | 32.160                 | 27.087         | 1.053         | 4.020                |
|   | Total                  | 53,20%         | 41,06%        | 5,74%                |
|   | 71.748                 | 38.171         | 29.457        | 4.120                |



| ESCENARI OBJECTIU<br>ALTERNATIVA 2<br>(Desplaçaments 2018) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|--|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|  | Interns (55%)          | 25,84%         | 73,89%        | 0,27%                |
|  | 42.035                 | 10.860         | 31.060        | 115                  |
|  | Externs (45%)          | 82,22%         | 4,24%         | 13,54%               |
|  | 34.147                 | 28.077         | 1.448         | 4.622                |
|  | Total                  | 51,11%         | 42,67%        | 6,22%                |
|  | 76.182                 | 38.937         | 32.508        | 4.737                |

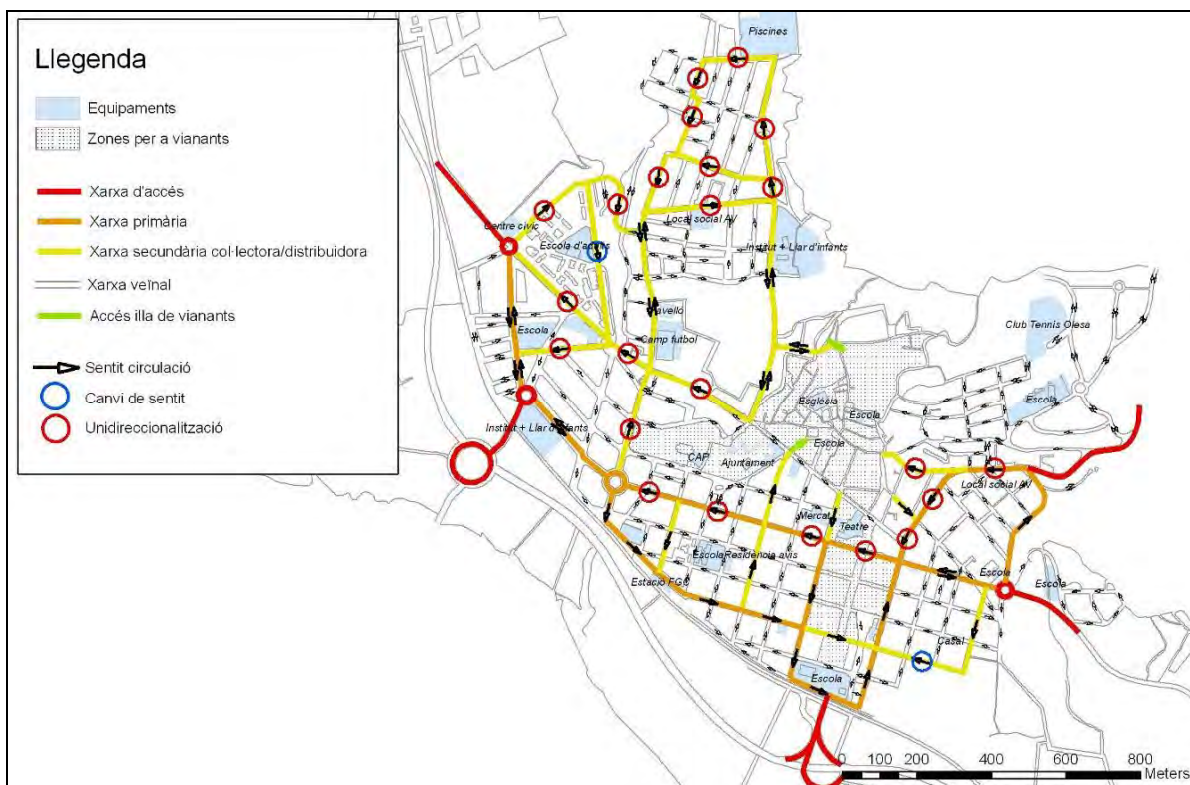
**L'ALTERNATIVA ESCOLLIDA PER A L'ESCENARI OBJECTIU 2018 ÉS LA 1, DONCS ES CONSIDERA QUE S'EXECUTARÀN TOTES LES ACTUACIONS PROPOSADES, TANT URBANES COM INTERURBANES**

### 5) Escenari objectiu 2024: projecció de la mobilitat:

1. Assumint l'èxit dels objectius plantejats, es produiria un augment aproximat de 3 punts percentuals en l'ús del transport col·lectiu i de 9 punts en l'ús del transport no motoritzat en detriment del transport privat que cauria gairebé 12 punts. Les variacions més importants es produirien de nou en el transport intern del municipi.

2. Les propostes que es realitzin en la revisió del present pla de mobilitat al municipi d'Olesa (2018-2024) aniran bàsicament dirigides a la millora del transport públic, el que implicarà un destacat increment del seu ús en els desplaçaments interns. Aquestes millores passaran per una reestructuració important del servei urbà (millora de la seva eficiència i competitivitat), així com la incorporació a l'oferta de transport col·lectiu del municipi de serveis tipus bus-pooling per cobrir els desplaçaments entre el nucli urbà i els polígons industrials. A més a més es completarà la modificació de la jerarquització viària del municipi amb la unidireccionalització del tram central del carrer Francesc Macià, tal i com es veu en la següent imatge:





3. La consolidació de l'ús de la bicicleta a la ciutat, que es produirà per la posada en marxa de les noves infraestructures proposades al PMU entre 2012 i 2018 i les que es creïn als nous desenvolupaments urbans i l'increment dels desplaçaments a peu que es produiran per la completa posada en funcionament de la nova jerarquia viària, que farà dissuasoris molts dels desplaçaments en vehicle privat, farà que la mobilitat interna no motoritzada augmenti en 14 punts des de l'escenari actual.

| ESCENEARI ACTUAL<br>(desplaçaments diaris 2010) | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 28,00%         | 71,75%        | 0,25%                |
|   | 39.588                 | 11.084         | 28.404        | 100                  |
|   | Externs (45%)          | 84,23%         | 3,27%         | 12,50%               |
|   | 32.160                 | 27.087         | 1.053         | 4.020                |
|   | Total                  | 53,20%         | 41,06%        | 5,74%                |
| 71.748  | 38.171                 | 29.457         | 4.120         |                      |



| <b>ESCENARI OBJECTIU<br/>(Desplaçaments 2024)</b> | Tipologia de mobilitat | Vehicle privat | No motoritzat | Transport col·lectiu |
|---|------------------------|----------------|---------------|----------------------|
|   | Interns (55%)          | 13,65%         | 85,85%        | 0,50%                |
|   | 44.232                 | 6.040          | 37.971        | 221                  |
|   | Externs (45%)          | 75,23%         | 6,01%         | 18,76%               |
|   | 35.933                 | 27.033         | 2.158         | 6.742                |
|   | Total                  | 41,26%         | 50,06%        | 8,69%                |
|   | 80.165                 | 33.073         | 40.129        | 6.963                |

## 8. PROPOSTES D'ACTUACIÓ

### 8.1. Índex de propostes



#### 1. VIANANTS

- 1.1 Definició i adequació dels itineraris principals de vianants.
- 1.2 Transformació del Nucli Antic en una illa de vianants.
- 1.3 Millora de la seguretat a les cruïlles.
- 1.4 Establir criteris per adequar la via pública segons els criteris d'accessibilitat.
- 1.5 Implantar camins escolars al municipi.
- 1.6 Senyalització informativa dels itineraris de vianants.



#### 2. BICICLETES

- 2.1 Definició d'una xarxa de bicicletes contínua i segura que connecti els principals equipaments de la ciutat i les rutes interurbanes de bicicletes.
- 2.2 Creació de nous punts d'estacionament de bicicletes.



#### 3. TRANSPORT PÚBLIC

- 3.1 Millores estructurals de la xarxa de transport públic urbà d'Olesa de Montserrat.
- 3.2 Coordinar la xarxa de transport públic per potenciar la intermodalitat.
- 3.3 Millorar la informació als usuaris de la xarxa de transport públic urbà.
- 3.4 Pla de seguiment de la qualitat i la demanda del servei de transport públic urbà.
- 3.5 Promoure laús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives (híbrids).



#### 4. TRANSPORT PRIVAT

- 4.1 Establir la jerarquització viària i establir dels sentits de circulació.
- 4.2 Pacificació del trànsit a les vies de la xarxa veïnal.
- 4.3 Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars.
- 4.4 Promoció de sistemes de vehicle compartit a les àrees industrials.

## P

## 5. APARCAMENT

- 5.1 Estudi de regulació integral de l'aparcament: redefinició àmbit zona blava i creació de zones per residents.
- 5.2 Controlar la indisciplina de l'aparcament a la via pública.
- 5.3 Millora de l'aparcament de dissuasió a l'entorn de l'estació de FGC.
- 5.4 Millora de l'accés al pàrquing soterrat de plaça Catalunya.
- 5.5 Nou aparcament del pàrquing soterrat de la Casa de Cultura.
- 5.6 Ampliació de l'oferta específica d'aparcament per a PMR.



## 6. MERCADERIES I PRODUCTES

- 6.1 Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies al municipi.
- 6.2 Creació d'una zona d'aparcament d'autocars i habilitació de zones d'estacionament temporal per autocars a l'entorn d'equipaments
- 6.3 Implantació d'una plataforma de mercaderies per a la zona de vianants.
- 6.4 Creació d'una ordenança sobre la distribució urbana de mercaderies
- 6.5 Pla d'accés a zones industrials



## 7. INFORMACIÓ, FORMACIÓ I IMPLICACIÓ

- 7.1 Edició i publicació d'una guia de la mobilitat a Olesa de Montserrat.
- 7.2 Millora de l'apartat de mobilitat i transport del web de l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat.
- 7.3 Promoure l'organització de jornades de conducció eficient i segura en bicicleta.
- 7.4 Promoure l'organització de jornades de conducció eficient i segura en vehicle privat.



## 8. SEGURETAT VIAL

- 8.1 Reducció dels trams amb concentració d'accidents a la xarxa bàsica.
- 8.2 Millora de la senyalització horitzontal i vertical.



## 9. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I ATMOSFÈRICA

- 9.1 Realització de campanyes de sensibilització a la població respecte els avantatges d'utilitzar combustibles alternatius i d'utilitzar cotxes elèctrics o híbrids.
- 9.2 Promoure la substitució del combustible actual dels vehicles privats i municipals per altres menys contaminants.
- 9.3 Col·locació de paviment sono reductor.



## 10. ACCESSIBILITAT

- 10.1 Realització d'un pla d'accessibilitat.
- 10.2 Millora de l'accessibilitat de la xarxa de transport públic urbà.

## 8.2. Breu resum de les propostes

### 8.2.1. Vianants



## 1. VIANANTS

### 1.1 Definició i adequació dels itineraris principals de vianants.

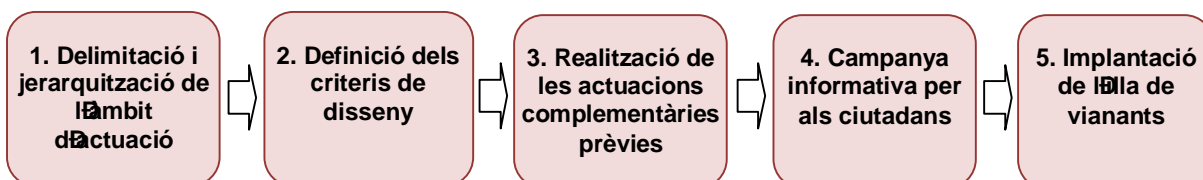
La proposta té per objectiu identificar els principals itineraris de vianants de la ciutat, que són aquells que connecten el conjunt de barris del nucli urbà amb els equipaments existents i definir les millores a implementar en aquestos, basades en:

- Ampliar les voreres que no superen els 2 m
- Millorar la seguretat de les cruïlles amb el següent criteri:
  - Construcció de passos de vianants elevats en el creuament amb carrers de la xarxa veïnal i instal·lació de senyalització vertical de pas d'entrada a zona 30 (veure fitxes 1.3 i 4.1).
  - Passos de vianants amb pintura vermella de ressalt en el creuament amb carrers de la xarxa primària i secundària, instal·lació de senyalització vertical de pas (per tal d'advertir als conductors que s'aproximen a un encreuament, i que el carrer que creuaran integra la xarxa principal d'itineraris a peu) i millora dels guais de vianants sempre que no estigui adaptat a PMR (veure fitxes 1.3 i 4.1). Amb aquesta solució es destaca el pas de vianants sense la necessitat d'instal·lar mecanismes de reducció de la velocitat en aquestes vies on es persegueix la concentració de vehicle privat.

Crear itineraris accessibles al cementiri i a les àrees industrials emplaçades als límits del nucli urbà de la ciutat.

### 1.2 Transformació del Nucli Antic en una illa de vianants.

El principal problema de la implantació de les zones per a vianants és la impossibilitat, en la majoria de casos, d'abordar totes les intervencions que requereix de forma simultània per l'elevat cost que comporta. Per aquest motiu, és necessari elaborar un pla d'acció que permeti prioritzar les diferents actuacions, sense perdre la visió global. Les fases a contemplar en aquesta són les següents:



### 1.3 Millora de la seguretat a les cruïlles.

Aquesta proposta defineix una sèrie de criteris d'actuació als passos de vianants de la ciutat.

Concretament es proposa la creació de passos de vianants amb ressalt en els creuaments de la xarxa d'itineraris principals de vianants amb carrers de la xarxa veïnal i ressaltar els passos de vianants amb el creuament de carrers de xarxa primària o secundària mitjançant pintura vermella i senyalització

vertical

#### 1.4 Establir criteris per adequar la via pública segons els criteris d'accessibilitat.

La proposta estableix criteris per adequar la via pública segons els criteris d'accessibilitat

#### 1.5 Implantar camins escolars al municipi.

A la proposta 1.1 es defineix la xarxa d'itineraris principals per vianants, dissenyats per a connectar el conjunt d'equipaments (incloses les escoles) de la ciutat de forma segura, raó per la qual es plantegen actuacions per ampliar les voreres i millorar els passos de vianants. Així mateix, a la proposta 1.6 es proposa la instal·lació de senyalització informativa en aquests itineraris. D'altra banda, a la proposta 4.2 es plantegen solucions per pacificar el trànsit a les vies de la xarxa veïnal i a la proposta 4.3 actuacions per moderar el trànsit i la velocitat als entorns escolars.

Totes aquestes actuacions formen part de l'ò que és necessari per tindre camins escolars segurs, però la seva implantació requereix d'estudis més profunds i actuacions més acurades. És per això que la present actuació consisteix en la realització d'un estudi global per a la implantació de camins escolars al municipi, que prengui en consideració el conjunt de centres escolars d'Olesa de Montserrat.

#### 1.6 Senyalització informativa dels itineraris de vianants.

Aquesta proposta estableix una sèrie de criteris per a definir una correcta senyalització informativa per a vianants i contempla la realització d'un Pla municipal de senyalització d'orientació per vianants i una quantificació del cost de les senyals a ubicar en 100 punts de la ciutat.

## 8.2.2. Bicicletes



### 2. BICICLETES

2.1 Definició d'una xarxa de bicicletes contínua i segura que connecti els principals equipaments de la ciutat i les rutes interurbanes de bicicletes.

La proposta es basa en la creació d'una xarxa primària per a bicicletes constituïda per dos tipus d'itineraris d'un o dos sentits de circulació:

1. Carrils bici segregats del trànsit motoritzat
2. Itineraris de convivència amb el trànsit motoritzat

2.2 Creació de nous punts d'estacionament de bicicletes.

La proposta es basa en la creació de nous aparcaments per bicicletes conformats per 10 unitats cadascun de barra tipus U-invertida.

## 8.2.3. Transport públic



### 3. TRANSPORT PÚBLIC

3.1 Millores estructurals de la xarxa de transport públic urbà d'Olesa de Montserrat.

Es proposa augmentar la cobertura territorial de l'actual xarxa per prestar un major servei a les Planes i es plantegen dues alternatives per millorar la cobertura horària.

3.2 Coordinar la xarxa de transport públic per potenciar la intermodalitat.

Aquesta actuació proposa una sèrie de millores a realitzar per potenciar la intermodalitat del transport públic al municipi

### 3.3 Millorar la informació als usuaris de la xarxa de transport públic urbà.

La proposta suggereix una sèrie de recomanacions per millorar la informació als usuaris

### 3.4 Pla de seguiment de la qualitat i la demanda del servei de transport públic urbà.

Es defineixen les característiques que han de tenir les enquestes per obtenir l'Índex de Satisfacció del Client i el tipus de indicadors de gestió que ha de calcular l'operador de transports. Es suggereix la realització anual d'enquestes

### 3.5 Promoure l'ús de vehicles de transport públic urbà que funcionin amb energies alternatives (híbrids).

La proposta dona informació dels vehicles híbrids i proposa la paulatina substitució dels vehicles de la flota per aquests o altres que funcionin amb energies alternatives.

## 8.2.4. Transport privat



## 4. TRANSPORT PRIVAT

### 4.1 Establir la jerarquització viària i establir dels sentits de circulació.

Aquesta proposta consisteix en fixar un ordre o jerarquia funcional que estableixi quines són les vies més adients per canalitzar les demandes de trànsit més importants i en quines s'hi haurien de penalitzar els desplaçaments de pas. La proposta de jerarquia viària per a Olesa de Montserrat ha pres com a eixos principals la descongestió de l'àmbit central de la ciutat i la unidireccionalització de les vies.

### 4.2 Pacificació del trànsit a les vies de la xarxa veïnal.

Es proposa identificar el conjunt de portes d'entrada i sortida de la xarxa veïnal com a zones 30. A la proposta 1.1 s'ha quantificat el cost d'aplicació d'aquesta mesura als creuaments dels itineraris principals per vianants amb la xarxa veïnal. En aquesta fitxa es proposa el marcatge de la resta de portes d'entrada i sortida de la xarxa veïnal i des de la xarxa primària i secundària mitjançant l'aplicació de pintura vermella rugosa on s'indiqui que el límit de velocitat és de 30 Km/h així com la inclusió de senyalització vertical de pas de vianants.

### 4.3 Moderació del trànsit i la velocitat dels vehicles a motor als entorns escolars.

La proposta consisteix en la instal·lació de tanques protectores (fase 1) i senyalització lluminosa (fase 2) al conjunt d'escoles del municipi.

### 4.4 Promoció de sistemes de vehicle compartit a les àrees industrials.

Per minimitzar els desplaçaments als polígons en vehicle privat i es proposa la promoció del vehicle compartit. En aquest cas, com a mesura complementària es proposa la creació del gestor de la mobilitat als polígons industrials.

Aquesta figura seria encarregada d'elaborar inicialment una base de dades amb la informació referent als orígens i destinacions dels desplaçaments habituals dels treballadors de les diferents empreses dels polígons. Amb el creuament d'aquestes dades s'obtindrien les persones amb desplaçaments similars que potencialment podrien efectuar-se amb un mateix vehicle.

## 8.2.5. Aparcament



## 5. APARCAMENT

### 5.1 Estudi de regulació integral de l'aparcament: redefinició àmbit zona blava i creació de zones per residents.

Es proposa la creació d'una àrea verda als barris de L'Eximable, els Closos, Poble Sec, Collet de Sant Joan i el Nucli Antic, en dues fases i amb l'objectiu de facilitar l'aparcament dels residents en

aquestes zones.

## 5.2 Controlar la indisciplina de l'aparcament a la via pública.

Es proposen una sèrie de solucions tant per millorar l'efectivitat a l'hora de sancionar els infractors com de mesures preventives que redueixin la necessitat del conductor de aparcar il·legalment:

## 5.3 Millora de l'aparcament de dissuasió a l'entorn de l'estació de FGC.

La proposta de millora de l'aparcament de dissuasió de l'estació de FGC es pot dividir en dues línies:

1. Senyalització de l'aparcament mitjançant senyals indicadores de direcció
2. Realització d'una campanya informativa que doni a conèixer i promogui la utilització de l'aparcament.

## 5.4 Millora de l'accés al pàrquing soterrat de plaça Catalunya.

Es proposa la senyalització dels itineraris a seguir pels vehicles privats des dels accessos al nucli urbà fins a l'entrada del pàrquing de plaça Catalunya.

## 5.5 Nou aparcament del pàrquing soterrat de la Casa de Cultura.

Es proposa la senyalització dels itineraris a seguir pels vehicles privats des dels accessos al nucli urbà fins a l'entrada del pàrquing de la Casa de Cultura.

## 5.6 Ampliació de l'oferta específica d'aparcament per a PMR.

Assumint que la demanda d'aparcament residencial per a PMRs queda coberta per la sol·licitud de reserves nominals, cal també habilitar zones reservades per a PMRs en destinació (genèriques), sobretot en els punts més importants de atracció de desplaçaments. Així doncs, tot i la bona oferta existent avui dia, cal ampliar les reserves genèriques d'aparcament per a PMRs amb l'objectiu de cobrir el màxim de punts possibles on aquests puguin estacionar.

## 8.2.6. Mercaderies i productes



## 6. MERCADERIES I PRODUCTES

### 6.1 Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies al municipi.

Recomanacions generals sobre la distribució urbana de mercaderies al municipi, proposant accions de millora en matèria de gestió i infraestructura.

### 6.2 Habilitació de zones d'estacionament temporal per autocars a l'entorn d'equipaments

Proposta de reserva d'una zona de parada momentània per autocars propera als equipaments esportius i al teatre de la Passió, Complementàriament, s'haurà d'instal·lar la senyalització vertical d'aparcament per a autobusos que faciliti l'arribada dels autocars i senyalització horitzontal

Senyalització de l'itinerari a seguir pels autocars, des del teatre de la Passió o de l'equipament esportiu al que han donat servei fins a l'aparcament per a vehicles de transport col·lectiu de grans dimensions.

### 6.3 Implantació d'una plataforma de mercaderies per a la zona de vianants.

La realització d'un estudi per a la implantació d'una microplataforma de distribució de mercaderies urbanes, per a la zona de vianants del nucli antic. Per analitzar la seva viabilitat a Olesa de Montserrat cal realitzar un estudi que englobi les possibilitats de la mateixa i determini si és factible o no la seva instal·lació.

### 6.4 Creació d'una ordenança sobre la distribució urbana de mercaderies

### 6.5 Pla d'accés a zones industrials

Elaboració d'un pla de mobilitat de les zones industrials del municipi



## 8.2.7. Informació, formació i implicació



### 7. INFORMACIÓ, FORMACIÓ I IMPLICACIÓ

#### 7.1 Edició i publicació d'una guia de la mobilitat a Olesa de Montserrat.

La creació d'una guia de mobilitat és una manera d'apropar els serveis de transport que ofereixen al ciutadà i a la vegada motivar-lo per fer de la seva població un lloc exemplar de bona distribució modal i sostenibilitat.

#### 7.2 Millora de l'apartat de mobilitat i transport del web de l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat.

La web és un mitjà d'informació dinàmic que permet informar l'usuari les 24h, prioritàriament sobre horaris i itineraris, però també sobre altres components del servei (tarifes, alteracions de servei...). L'objectiu buscat és que l'apartat de mobilitat de la web de l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat sigui un referent per a qualsevol ciutadà que vulgui consultar algun tema sobre la mobilitat i el transport al municipi. Per fer-ho viable, cal que sigui una web amb tota la informació necessària i constantment actualitzada.

#### 7.3 Promoure l'organització de jornades de conducció eficient i segura en bicicleta.

Amb l'objectiu de minimitzar els accidents involucrant aquest tipus de vehicles, es proposa l'organització de jornades de conducció eficient i segura en bicicleta per què els alumnes coneguin tots els perills que existeixen i aprenguin els mètodes més eficaços per tal que la pràctica de la bicicleta sigui el més confortable, ràpida, eficient i segura.

#### 7.4 Promoure l'organització de jornades de conducció eficient i segura en vehicle privat.

Es proposa la creació de jornades pels conductors de vehicle privat del municipi, tant per a individuals com per a professionals, per millorar l'eficiència i la seguretat a l'hora de posar-se davant del volant.

## 8.2.8. Seguretat viària



### 8. SEGURETAT VIÀRIA

#### 8.1 Reducció dels trams amb concentració d'accidents a la xarxa bàsica.

En aquesta fitxa es mostren aquells punts amb concentració d'accidents que milloren la seva seguretat amb la nova jerarquització viària i les millores que en cada cas s'hi desenvoluparan per reduir l'accidentalitat.

#### 8.2 Millora de la senyalització horitzontal i vertical.

Olesa de Montserrat presenta una deficiència en la senyalització d'orientació del vehicle privat, pel que es proposa realitzar accions de manteniment d'aquestes senyals i reubicar les senyals si s'escau.

## 8.2.9. Contaminació acústica i atmosfèrica



### 9. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA I ATMOSFÈRICA

#### 9.1 Realització de campanyes de sensibilització a la població respecte els avantatges d'utilitzar combustibles alternatius i d'utilitzar cotxes elèctrics o híbrids.

Realització de campanyes de sensibilització a la població respecte els avantatges d'utilitzar combustibles alternatius i d'utilitzar cotxes elèctrics o híbrids.

#### 9.2 Promoure la substitució del combustible actual dels vehicles privats i municipals per altres menys contaminants.

Promoure la substitució del combustible actual dels vehicles privats i municipals per altres menys contaminants

### 9.3 Col·locació de paviment sono reductor.

Es proposa la col·locació de paviment sono reductor a l'avinguda Francesc Macià, el carrer Jacint Verdaguer i el tram de d'Anselm Clavé que connecta amb la carretera de Terrassa, que corresponen a les vies amb major trànsit d'Olesa de Montserrat.

## 8.2.10. Accessibilitat



## 10. ACCESSIBILITAT

### 10.1 Realització d'un pla d'accessibilitat.

La fitxa descriu les variables a estudiar en un pla d'accessibilitat i en proposa la seva realització

### 10.2 Millora de l'accessibilitat de la xarxa de transport públic urbà.

La fitxa proposa una sèrie d'actuacions per millora l'accessibilitat de la xarxa de transport públic de la ciutat

## 9. INDICADORS DE SEGUIMENT

A continuació es defineixen i calculen una sèrie d'indicadors que han de servir per a avaluar l'estat actual dels diferents àmbits d'aplicació de les actuacions proposades en els capítols precedents. Aquests indicadors hauran de ser actualitzats anualment a mesura que vagin passant els anys de vigència d'aquest pla de mobilitat, amb l'objectiu de seguir una evolució que permeti avaluar l'impacte de les diferents actuacions. A més de considerar les categories d'indicadors mínimes establertes per la Llei 9/2003 pels plans de mobilitat, s'han afegit altres indicadors que s'han estimat necessaris per a avaluar en detall totes les actuacions. Els indicadors s'han agrupat en 11 categories: mobilitat global, vianants, transport públic, bicicletes, vehicle privat, aparcaments, mercaderies, informació, seguretat viària, contaminació ambiental i accessibilitat.

| Grup d'indicadors | Codi  | Nom de l'indicador  | Definició   | Unitat            | Font                                | Any de referència | Escenari Actual (2010)                 |  | Escenari Tendencial (2018)             |  | Escenari Objectiu (2018)               |  |
|-------------------|-------|---|---|-------------------|-------------------------------------|-------------------|--|--|--|--|--|--|
| 1. Global         | 1.1   | <b>Repartiment modal urbà</b>   | Nombre de desplaçaments urbans per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals      | %                 | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 28,0%<br>0,3%<br>71,7%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          | 28,0%<br>0,3%<br>71,7%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          | 18,6%<br>0,4%<br>81,0%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          |
|                   | 1.1.1 | <b>Repartiment modal dels desplaçaments interns</b>                         | Nombre de desplaçaments urbans per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals      | %                 | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 28,0%<br>0,3%<br>0,0%<br>69,6%<br>2,2% | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 28,0%<br>0,3%<br>0,0%<br>69,6%<br>2,2% | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 18,6%<br>0,4%<br>0,0%<br>76,0%<br>5,0% | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta |
|                   | 1.1.2 | <b>Nombre de desplaçaments interns diaris segons modes de transport</b>     | Nombre de desplaçaments urbans per tipus de vehicle   | Desplaçaments/dia | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 11.084<br>100<br>0<br>27.552<br>852    | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 11.769<br>106<br>0<br>29.255<br>905    | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 7.819<br>168<br>0<br>31.947<br>2.102   | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta |
|                   | 1.2   | <b>Repartiment modal interurbà</b>  | Nombre de desplaçaments interurbans per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals | %                 | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 84,2%<br>12,5%<br>3,3%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          | 84,2%<br>12,5%<br>3,3%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          | 79,8%<br>15,8%<br>4,4%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          |
|                   | 1.2.1 | <b>Repartiment modal dels desplaçaments de connexió</b>                     | Nombre de desplaçaments de connexió per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals | %                 | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 84,2%<br>5,2%<br>7,3%<br>1,6%<br>1,6%  | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 84,2%<br>5,2%<br>7,3%<br>1,6%<br>1,6%  | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 79,8%<br>6,6%<br>9,2%<br>2,2%<br>2,2%  | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta |
|                   | 1.2.2 | <b>Nombre de desplaçaments de connexió diaris segons modes de transport</b> | Nombre de desplaçaments de connexió per tipus de vehicle  | Desplaçaments/dia | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 27.087<br>1.671<br>2.349<br>527<br>527 | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 28.761<br>1.774<br>2.494<br>559<br>559 | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 27.249<br>2.243<br>3.152<br>751<br>751 | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta |
|                   | 1.3   | <b>Repartiment modal total</b>  | Nombre de desplaçaments per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals             | %                 | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 53,2%<br>5,7%<br>41,1%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          | 53,2%<br>5,7%<br>41,1%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          | 46,0%<br>7,3%<br>46,7%                 | transport privat<br>transport públic<br>despl. no motoritzats          |
|                   | 1.3.1 | <b>Repartiment modal dels desplaçaments totals</b>                          | Nombre de desplaçaments totals per tipus de vehicle x 100 / nombre de desplaçaments totals      | %                 | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 53,2%<br>2,5%<br>3,3%<br>39,1%<br>1,9% | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 53,2%<br>2,5%<br>3,3%<br>39,1%<br>1,9% | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta | 46,0%<br>3,2%<br>4,1%<br>42,9%<br>3,7% | Transport privat<br>Autobús<br>Modes ferroviaris<br>A peu<br>Bicicleta |

| Grup d'indicadors | Codi  | Nom de l'indicador   | Definició   | Unitat   | Font                                | Any de referència | Escenari Actual (2010)   | Escenari Tendencial (2018)   | Escenari Objectiu (2018)   |
|-------------------|-------|--|---|--|-------------------------------------|-------------------|--|--|--|
|                   | 1.3.2 | <b>Nombre de desplaçaments totals diaris segons modes de transport</b>     | Nombre de desplaçaments totals per tipus de vehicle   | Desplaçaments/dia                                    | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 38.171 Transport privat<br>1.771 Autobús<br>2.349 Modes ferroviaris<br>28.078 A peu<br>1.379 Bicicleta | 40.530 Transport privat<br>1.880 Autobús<br>2.494 Modes ferroviaris<br>29.814 A peu<br>1.464 Bicicleta | 35.068 Transport privat<br>2.412 Autobús<br>3.152 Modes ferroviaris<br>32.698 A peu<br>2.853 Bicicleta |
|                   | 1.4   | <b>Autocontenció</b>   | Desplaçaments interns al municipi / desplaçaments totals realitzats                                 | %  | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 55%  | 55%  | 55%  |
|                   | 1.5.1 | <b>Índex de motorització del total de vehicles</b>                         | Nombre de vehicles per 1.000 habitants  | Vehicles/1.000 hab                                   | IDESCAT                             | 2009              | 596,28   | 602,24   | 572,43   |
|                   | 1.5.2 | <b>Índex de motorització de turismes</b>                                   | Nombre de turismes per 1.000 habitants  | Turismes/1.000 hab                                   | IDESCAT                             | 2009              | 438,95   | 443,34   | 421,39   |
|                   | 1.5.3 | <b>Índex de motorització de motocicletes i ciclomotors</b>                 | Nombre de motocicletes i ciclomotors per 1.000 habitants  | (Motos+ciclomotors)/1.000 hab                        | IDESCAT                             | 2009              | 52,01  | 52,53  | 49,93  |
|                   | 1.5.4 | <b>Índex de motorització de vehicles lleugers i pesants de mercaderies</b> | Nombre de vehicles lleugers i pesants de mercaderies per 1.000 habitants                            | Vehicles lleugers i pesants de mercaderies/1.000 hab | IDESCAT                             | 2009              | 87,08  | 87,95  | 83,60  |
|                   | 1.6   | <b>Vehicles*km totals</b>  | Vehicles*km totals realitzats dins del municipi   | vehicles*km  | PMU                                 | 2010              | 48.721.520   | 51.732.492   | 48.223.263   |
|                   | 1.7   | <b>Distància mitjana dels desplaçaments (objectiu 1 pdM)</b>               | Distància mitjana del conjunt de desplaçaments quotidians amb tots els modes en àmbit urbà          | Km   | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2010              | 718  | 889  | 861  |
|                   | 1.8   | <b>Distribució dels desplaçaments segons tipus de flux</b>                 | Distribució dels desplaçaments segons tipus de flux   | %  | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 28,0% transport privat<br>29% generats (residents)<br>16% atrets (no residents)                        | 28,0% transport privat<br>29% generats (residents)<br>16% atrets (no residents)                        | 28,0% transport privat<br>29% generats (residents)<br>16% atrets (no residents)                        |
|                   | 1.9   | <b>Nivell d'autocontenció de la mobilitat quotidiana del municipi</b>      | Proporció dels desplaçaments interns respecte al conjunt de desplaçaments quotidians dels residents | %  | Enq. Mobilitat específica, EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 66%  | 66%  | 66%  |
| 2. Vianants       | 2.1   | <b>Espai viari exclusiu per a vianants</b>                                 | M² destinats als vianants*100 / M² d'espai viari  | %  | PMU                                 |                   | 0,34   | 0,35   | 0,46   |
|                   | 2.2   | <b>Quota de mercat de vianants en els desplaçaments interns</b>            | Nombre de desplaçaments interns a peu / nombre desplaçaments interns                                | %  | Enq. Mobilitat específica           | 2010              | 71,4%  | 71,6%  | 77,9%  |
|                   | 2.3   | <b>Senyals informatives</b>  | Nombre de senyals informatives per a vianants*100 / total habitants                                 | %  | PMU                                 | 2011              | 0,0%   | 0,0%   | 38,9%  |
|                   | 2.4   | <b>Vehicles*km vehicles no motoritzats (a peu + bicicleta)</b>             | Vehicles*km vehicles no motoritzats   | Vehicles*km  | PMU                                 | 2010              | 6.185.970  | 6.568.861  | 7.474.317  |

| Grup d'indicadors   | Codi | Nom de l'indicador  | Definició  | Unitat  | Font        | Any de referència | Escenari Actual (2010) | Escenari Tendencial (2018) | Escenari Objectiu (2018) |
|---------------------|------|---|--|---|-------------|-------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------|
|                     |      |   | Total  |   |             |                   | 1,77                   | 1,77                       | 45,54                    |
|                     | 2.5  | <b>Longitud de vies amb prioritat per als modes no motoritzats</b>      | Carrers exclusius per a vianants   | km  | PMU         | 2010              | 0,69                   | 0,69                       | 0,69                     |
|                     |      |   | Carrers de prioritat invertida   |   |             |                   | 1,09                   | 1,09                       | 2,81                     |
|                     |      |   | Zones 30   |   |             |                   | 0,00                   | 0,00                       | 42,04                    |
|                     | 3.1  | <b>Oferta de vies per a ciclistes</b>                                   | Quilòmetres de carril bici + Zones 30 per cada mil habitants   | km / 1.000 habitants                            | PMU         | 2011              | 0,02                   | 0,02                       | 0,90                     |
|                     | 3.2  | <b>Oferta d'aparcament per a bicicletes</b>                             | Nombre de places d'aparcament per a bicicletes per cada mil habitants  | Nombre de places d'aparcament / 1.000 habitants | PMU         | 2011              | 1,50                   | 1,94                       | 4,08                     |
|                     |      |   | Total  |   |             |                   | 0,36                   | 0,36                       | 2,75                     |
|                     | 3.3  | <b>Longitud de carrils bici segregats urbans</b>                        | Bidireccionals   | km  | PMU         | 2010              | 0,36                   | 0,36                       | 2,75                     |
|                     |      |   | Unidireccionals  |   |             |                   | 0,00                   | 0,00                       | 0,00                     |
| 3. Bicicletes       | 3.4  | <b>Longitud d'itineraris ciclables urbans</b>                           | Es comptabilitzen tant els carrils bici segregats com totes aquelles zones de vianants, prioritat invertida i zones 30 on es permeti la circulació de bicicletes. No es comptabilitzen dues vegades els itineraris de doble sentit | km  | PMU         | 2010              | 2,15                   | 2,15                       | 45,54                    |
|                     | 3.5  | <b>Longitud d'itineraris ciclables interurbans</b>                      | En l'àmbit interurbà. Només itineraris segregats   | km  | PMU         | 2010              | 0,00                   | 0,00                       | 1,10                     |
|                     | 3.6  | <b>Nombre d'aparcaments segurs per a bicicletes</b>                     | Aquells que tinguin control d'accés i/o amb dispositius tipus consigna o dispositius d'ancoratge amb sistema de bloqueig incorporat  | Aparcaments                                     | PMU         | 2010              | 0,00                   | 0,00                       | 0,00                     |
|                     | 3.7  | <b>Nombre de places en aparcaments segurs per a bicicletes</b>          | Aquells que tinguin control d'accés i/o amb dispositius tipus consigna o dispositius d'ancoratge amb sistema de bloqueig incorporat  | Places  | PMU         | 2010              | 0,00                   | 0,00                       | 0,00                     |
|                     | 3.8  | <b>Nombre de punts d'aparcament del sistema de bicicletes públiques</b> |  | Punts   | PMU         | 2010              | 0,00                   | 0,00                       | 0,00                     |
|                     | 3.9  | <b>Nombre de places per a bicicletes públiques</b>                      |  | Places  | PMU         | 2010              | 0,00                   | 0,00                       | 0,00                     |
| 4. Transport públic | 4.1  | <b>Demanda anual del transport públic urbà</b>                          | Nombre anual de viatgers que utilitzen el transport públic urbà / habitant   | Viatgers anuals/hab                             | Empresa TGO | 2009              | 0,98                   | 0,58                       | 50,75                    |
|                     | 4.2  | <b>Cobertura del transport públic</b>                                   | Superfície de zones urbanitzades del municipi cobertes pel TPU (parada a menys de 300m).   | %   | PMU         | 2011              | 88%                    | 85%                        | 92%                      |

| Grup d'indicadors | Codi | Nom de l'indicador  | Definició  | Unitat        | Font                  | Any de referència | Escenari Actual (2010)                              | Escenari Tendencial (2018)                          | Escenari Objectiu (2018)                            |
|-------------------|------|---|--|---------------|-----------------------|-------------------|---|---|---|
|                   | 4.3  | Ocupació del transport públic urbà                        | Total viatgers anuals / total km útils anuals  | Viatgers/km   | TGO                   | 2009              | 0,6   | 0,4   | 19,9  |
|                   | 4.4  | Freqüència de pas mitjana                                 | Per a cada línia: temps de servei/ nombre d'expedicions dia + mitjana de tots els valors obtinguts   | minuts        | TGO                   | 2011              | 1:25  | 1:25  | 0:40  |
|                   | 4.5  | Índex de satisfacció del client (ISC)                     | Índex que reflecteix la satisfacció dels usuaris del transport públic urbà respecte de diversos criteris.  | de l'1 al 10  | Enquesta de mobilitat | 2010              | 6,9   | 6,6   | 7,3   |
|                   | 4.6  | % de la flota d'autobusos urbans amb energies sostenibles | Vehicles usant energies sostenibles *100 / total vehicles  | %             | TGO                   | 2011              | 0%  | 0%  | 100%  |
|                   | 4.7  | Vehicles*km en transport públic                           | Vehicles*km totals realitzats en transport públic dins del municipi  | vehicles*km   | PMU                   | 2010              | 918.000   | 974.732   | 1.232.748   |
|                   | 4.8  | Nombre d'estacions ferroviàries                           | Nombre d'estacions ferroviàries  | Estacions     | PMU                   | 2010              | 1 Total<br>0 Renfe<br>1 FGC<br>0 Metro<br>0 Tramvia | 1 Total<br>0 Renfe<br>1 FGC<br>0 Metro<br>0 Tramvia | 1 Total<br>0 Renfe<br>1 FGC<br>0 Metro<br>0 Tramvia |
|                   | 4.9  | Nombre de parades d'autobús                               | Es comptabilitzen les parades amb servei urbà o interurbà. Donat que hi ha coincidències el total no te perquè ser la suma   | Parades       | PMU                   | 2010              | 42 Total<br>42 Autobús urbà<br>3 Autobús interurbà  | 42 Total<br>42 Autobús urbà<br>3 Autobús interurbà  | 45 Total<br>45 Autobús urbà<br>3 Autobús interurbà  |
|                   | 4.10 | Oferta de transport públic urbà en dia feiner             | Suma de l'oferta de cada línia, obtinguda a partir del nombre d'expedicions de cada línia, la seva capacitat i la longitud del seu recorregut en àmbit urbà. En el cas dels modes ferroviaris únicament els que disposin de més d'una parada dins el municipi. En el cas d'Olesa FGC només compta amb una estació, raó per la qual no l'inclouem als càlculs | Places-Km/dia | PMU                   | 2010              | 6.848   | 6.848   | 6.848   |
|                   | 4.11 | Nombre de trams viaris amb carril bus                     |  | Nombre trams  | PMU                   | 2010              | 0   | 0   | 0   |
|                   | 4.12 | Nombre de semàfors amb prioritat per als autobusos        | Semàfors que disposin de sistemes per oferir prioritat als autobusos   | Semàfors      | PMU                   | 2010              | 0   | 0   | 0   |
|                   | 4.13 | Velocitat comercial de l'autobús urbà                     | Mitjana ponderada dels ràtios entre la longitud del recorregut i el temps de recorregut de cada línia  | km/h          | PMU                   | 2010              | 18,5  | 18,5  | 22,0  |

| Grup d'indicadors | Codi | Nom de l'indicador  | Definició   | Unitat                   | Font    | Any de referència | Escenari Actual (2010)   | Escenari Tendencial (2018)   | Escenari Objectiu (2018)   |
|-------------------|------|---|---|--------------------------|---------|-------------------|--|--|--|
|                   | 4.14 | Proporció de vehicles del servei d'autobús urbà accessibles per a PMR                 | Compliment del codi d'accessibilitat  | % vehicles               | PMU     | 2010              | 100%   | 100%   | 100%   |
|                   | 4.15 | Proporció d'estacions i parades de transport públic accessibles per a PMR             |   | % parades o estacions    | PMU     | 2010              | 71% autobús urbà<br>100% autobús interurbà<br>100% modes ferroviaris   | 71% autobús urbà<br>100% autobús interurbà<br>100% modes ferroviaris   | 90% autobús urbà<br>100% autobús interurbà<br>100% modes ferroviaris   |
|                   | 4.16 | Proporció de població coberta pel transport públic                                    | En autobús urbà proporció de la població resident < 300 m de parada d'autobús. 1000 m en el cas de les estacions ferroviàries         | %                        | PMU     | 2010              | 95% autobús urbà<br>88% modes ferroviaris                              | 95% autobús urbà<br>88% modes ferroviaris                              | 99% autobús urbà<br>88% modes ferroviaris                              |
|                   | 4.17 | Proporció dels treballadors/es dels polígons industrials coberts pel transport públic |   | %                        | PMU     | 2010              | 20%  | 20%  | 20%  |
|                   | 4.18 | Viatgers anuals del transport públic  | Dades explotades a partir de les enquestes  | Viatgers/any             | EMQ     | 2010              | 100 Autobús urbà<br>1.671 Autobús interurbà<br>2.349 Modes ferroviaris | 106 Autobús urbà<br>1.774 Autobús interurbà<br>2.494 Modes ferroviaris | 168 Autobús urbà<br>2.244 Autobús interurbà<br>3.152 Modes ferroviaris |
|                   | 4.19 | Nombre de zones d'aparcament tipus P&R  | Zones d'aparcament en estacions ferroviàries de serveis interurbans   | Zones P&R                | PMU     | 2010              | 1  | 1  | 1  |
|                   | 4.20 | Nombre de places d'aparcament tipus P&R   | Places d'aparcament en estacions ferroviàries de serveis interurbans  | Places P&R               | PMU     | 2010              | 46   | 46   | 46   |
|                   | 4.21 | Nombre de taxis   | Nombre de llicències al municipi  | Llicències               | PMU     | 2010              | 18   | 19   | 19   |
| 5. Vehicle privat | 5.1  | Turismes per habitant   | Nombre de turismes / 1.000 habitants  | turismes/1.000 habitants | IDESCAT | 2009              | 439  | 472  | 463  |
|                   | 5.2  | Treballadors adherits a la iniciativa del vehicle compartit                           | Nombre de treballadors que s'han adherit a la proposta de compartir vehicle per accedir als polígons industrials / total treballadors | %                        | PMU     | 2011              | 0%   | 0%   | 5%   |
|                   | 5.3  | Vehicles*km en vehicle privat   | Vehicles*km en vehicles privat  | Vehicles*km              | PMU     | 2010              | 41.617.550   | 44.189.499   | 39.516.199   |

| Grup d'indicadors | Codi | Nom de l'indicador  | Definició   | Unitat                                  | Font                                    | Any de referència | Escenari Actual (2010)  | Escenari Tendencial (2018)  | Escenari Objectiu (2018)  |
|-------------------|------|---|---|---|---|-------------------|---|---|---|
|                   | 5.4  | <b>Distribució de la mobilitat amb vehicle privat motoritzat segons tipus de flux</b> | Proporcions calculades a partir de les dades de vehicles-km amb vehicle privat motoritzat en xarxa urbana | %                                       | Enq. Mobilitat específica, EMQ EMQ 2006 | 2006<br>2010      | 18,6% transport privat generats (residents)<br>51,8% atrets (no residents)<br>29,6% | 18,6% transport privat generats (residents)<br>51,8% atrets (no residents)<br>29,6% | 13,8% transport privat generats (residents)<br>54,8% atrets (no residents)<br>31,4% |
|                   | 5.5  | <b>Ocupació mitjana del vehicle privat motoritzat</b>                                 | Nombre de persones ocupants per turisme (conductors + acompanyants)                                       | ocupants/turisme                        | Enq. Mobilitat específica, EMQ          | 2010              | 1,2   | 1,2   | 1,4   |
| 6. Aparcament     | 6.1  | <b>Indisciplina en l'aparcament</b>   | Nombre d'expedients sancionadors per infraccions d'aparcament anuals                                      | Nombre d'expedients sancionadors anuals | Polícia Local d'Olesa de Montserrat     | 2010              | Seguiment   | Seguiment   | Seguiment   |
|                   | 6.2  | <b>Ocupació de l'aparcament intermodal de l'estació d'FGC</b>                         | Places ocupades durant l'horari de funcionament dels ferrocarrils / places totals                         | %                                       | PMU                                     | 2010              | < 5%  | < 5%  | >50%  |
|                   | 6.3  | <b>Ocupació de l'aparcament de pl. Catalunya</b>                                      | Places de rotació ocupades / places de rotació totals   | %                                       | PMU                                     | 2010              | < 50%   | < 50%   | >50%  |
|                   | 6.4  | <b>Places d'aparcament en zona verda en superfície</b>                                | Nombre places d'aparcament de zona verda  | Nombre de places d'aparcament           | PMU                                     | 2011              | 0   | 0   | 625   |
|                   | 6.5  | <b>Nombre de reserves d'aparcament per a PMRs</b>                                     | Nombre de reserves d'aparcament per a PMRs nominals i genèriques  | Nombre de places d'aparcament           | PMU                                     | 2010              | 34 genèriques<br>26 nominals  | 49 genèriques<br>29 nominals  | 54 genèriques<br>32 nominals  |
|                   | 6.6  | <b>Grau de cobertura de reserves per a PMRs als equipaments</b>                       | Nombre de reserves per a PMRs dels principals pols atractors de desplaçaments / principals pols atractors | Nombre de places per pol atractor       | PMU                                     | 2010              | 0,92  | 0,92  | 1,38  |
|                   | 6.7  | <b>Efectius destinats al control de la indisciplina en l'aparcament</b>               | Nombre de persones destinades al control de la indisciplina en l'aparcament superficial                   | Nombre de persones                      | Polícia Local d'Olesa de Montserrat     | 2011              | -   | -   | -   |
|                   | 6.8  | <b>Noves places d'aparcament fora de calçada</b>                                      | Nombre de noves places d'aparcament alternatiu fora de calçada  | Nombre de places d'aparcament           | PMU                                     | 2011              | 0   | 150   | 150   |
| 7. Mercaderies    | 7.1  | <b>Denúncies o avisos sobre problemàtiques amb la DUM.</b>                            | Nombre de denúncies o avisos dels veïns, policies o altres col·lectius sobre aquesta problemàtica.        | Nombre de denúncies                     | Polícia Local d'Olesa de Montserrat     | 2011              | Seguiment   | Seguiment   | Seguiment   |
|                   | 7.2  | <b>Índex d'ocupació de l'aparcament per a camins i autobusos</b>                      | Places cupades / places totals  | %                                       | PMU                                     | 2011              | -   | -   | 75%   |
|                   | 7.3  | <b>Nombre de places d'aparcament per a camins i autobusos</b>                         | Nombre de reserves específicament acondicionades per a camins i autobusos al terme municipal              | Nombre de places d'aparcament           | PMU                                     | 2011              | 0   | 0   | A determinar  |
|                   | 7.4  | <b>Places per a la distribució de mercaderies per habitant</b>                        |   | Places C-D / 1,000 habitants            | PMU                                     | 2010              | 5   | 5   | 5,00  |
| 8. Informació     | 8.1  | <b>Informació publicada entorn la mobilitat</b>                                       | Nombre de guies creades i publicades sobre mobilitat al municipi i distribuïdes entre els ciutadans       | Nombre de guies                         | PMU                                     | 2011              | -   | -   | 1   |



| Grup d'indicadors          | Codi | Nom de l'indicador  | Definició  | Unitat              | Font                                | Any de referència | Escenari Actual (2010)                              | Escenari Tendencial (2018)                          | Escenari Objectiu (2018)                            |
|----------------------------|------|---|--|---------------------|-------------------------------------|-------------------|---|---|---|
|                            | 8.2  | <b>Seguiment de l'apartat de mobilitat i transport al web</b>           | Seguiment de l'apartat de mobilitat i transport del web de l'Ajuntament d'Olesa de Montserrat (nombre de clics).     | Nombre de clics     | PMU                                 | 2011              | Seguiment   | Seguiment   | Seguiment   |
|                            | 8.3  | <b>Nombre de persones inscrites a les jornades</b>                      | Nombre de persones inscrites a les jornades de conducció eficient i segura en bicicleta i vehicle privat             | Nombre de persones  | PMU                                 | 2011              | Seguiment   | Seguiment   | Seguiment   |
| 9. Seguretat viària        | 9.1  | <b>Víctimes mortals en accidents de trànsit</b>                         | Nombre de víctimes mortals en accidents de trànsit en àmbit urbà * 1.000 / població                                  | §                   | Policia Local d'Olesa de Montserrat | 2009              | 2,6   | 2,9   | 1,4   |
|                            | 9.2  | <b>Evolució dels trams amb concentració d'accidents.</b>                | Nombre anual de punts amb concentració d'accidents   | Nombre de punts     | Policia Local d'Olesa de Montserrat | 2009              | 10  | 18  | 0   |
|                            | 9.3  | <b>Victimes vianants</b>  | Nombre víctimes vianants * 100 / total víctimes (urbà)   | %                   | Policia Local d'Olesa de Montserrat | 2009              | 16,4%   | 16,4%   | 8,2%  |
| 10. Contaminació ambiental | 10.1 | <b>Emissions contaminants: gasos d'efecte hivernacle</b>                | Tones de CO <sub>2</sub> equivalents emeses anualment pel sector del transport.                                      | Tn                  | Esudi ambiental                     | 2010              | 9337.55   | 9769.64   | 8813.90   |
|                            | 10.2 | <b>Emissions contaminants: soroll</b>                                   | % del territori (zones habitades) que suporta nivells de pressió sonora en període diürn superiors a 65 dB(A)        | %                   | Esudi ambiental                     | 2010              | 9.2%  | 9.8%  | 7.8%  |
|                            | 10.3 | <b>Emissions contaminants: soroll</b>                                   | % del territori (zones habitades) que suporta nivells de pressió sonora en període nocturn superiors a 55 dB(A)      | %                   | Esudi ambiental                     | 2010              | 9.5%  | 9.7%  | 8.3%  |
|                            | 10.4 | <b>Consum anual per tipus de combustible</b>                            | Consum de benzina i gasoil en el transport terrestre segons la tipologia de combustible                              | Tep                 | Esudi ambiental                     | 2010              | 2979.66   | 3117.99   | 2812.7  |
|                            | 10.5 | <b>Emissió de contaminants atmosfèrics del transport</b>                | Tones de contaminant atmosfèric emeses anualment pel sector del transport  | Tn/any              | Esudi ambiental                     | 2010              | VOC= 13.03<br>NO <sub>x</sub> = 34.62<br>PM10= 2.63 | VOC= 11.69<br>NO <sub>x</sub> = 34.26<br>PM10= 2.57 | VOC= 10.22<br>NO <sub>x</sub> = 30.78<br>PM10= 2.26 |
|                            | 10.6 | <b>Estadístiques d'evolució de vehicles amb combustibles renovables</b> | Quantificació de l'evolució de vehicles amb combustibles renovables respecte vehicles amb combustibles convencionals | %                   | Esudi ambiental                     | 2010              | 3.5%  | 4.7%  | 4.7%  |
| 11. Accessibilitat         | 11.1 | <b>Denúncies o avisos sobre aquesta problemàtica.</b>                   | Nombre de denúncies o avisos dels veïns, policies o altres col·lectius sobre aquesta problemàtica.                   | Nombre de denúncies | Policia Local d'Olesa de Montserrat | 2011              | Seguiment   | Seguiment   | Seguiment   |
|                            | 11.2 | <b>Adaptació a PMR del parc mòbil de transport públic de superfície</b> | Vehicles adaptats *100 / total de vehicles   | %                   | TGO                                 | 2009              | SD  | SD  | 100%  |
|                            | 11.3 | <b>Adaptació a PMR de les parades de transport públic</b>               | Parades adaptades * 100 / nombre total d'estacions   | %                   | PMU                                 | 2010              | 29%   | 29%   | 100%  |

| Grup d'indicadors | Codi | Nom de l'indicador   | Definició  | Unitat | Font | Any de referència | Escenari Actual (2010) | Escenari Tendencial (2018) | Escenari Objectiu (2018) |
|-------------------|------|--|--|--------|------|-------------------|------------------------|----------------------------|--------------------------|
|                   | 11.4 | <b>Grau d'execució de propostes del Pla d'Accessibilitat</b> | Nombre de propostes del Pla d'Accessibilitat executades / total de propostes del Pla | %      | PMU  | 2011              | -                      | -                          | 100%                     |
|                   | 11.5 | <b>Nombre de guais per a vianants adaptats.</b>              | Nombre de guais per a vianants adaptats*100/total de guais de vianants.              | %      | PMU  | 2010              | 12%                    | 14%                        | 72%                      |

