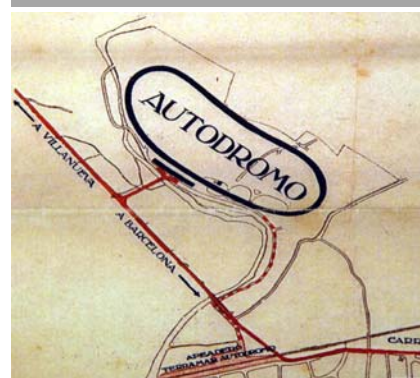




AJUNTAMENT DE SANT PERE DE RIBES

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA  
GENERAL D'ORDENACIÓ  
URBANA DE SANT PERE DE RIBES**



**A L'ÀMBIT DE L'AUTÒDROM  
TERRAMAR**

**VOLUM III**

Estudi d'Avaluació de la Mobilitat  
Generada

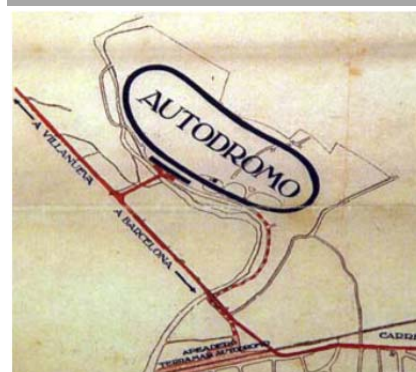
Setembre 2018





AJUNTAMENT DE SANT PERE DE RIBES

**MODIFICACIÓ PUNTUAL DEL PLA  
GENERAL D'ORDENACIÓ**



**A L'ÀMBIT DE L'AUTÒDROM  
TERRAMAR**

**ANNEX  
ESTUDI D'AVALUACIÓ DE LA  
MOBILITAT GENERADA**

Document per a l'aprovació inicial

Setembre 2018

**Promotor:**

Grand Prix Classic (Vincent Goehrs)

**Equip director:**

 oficina d'urbanisme i arquitectura



OUA, Gestió del Territori i l'Urbanisme  
Carrer Viladomat, 317 Entresòl; 08029 Barcelona

Jordi Artigas i Masdeu, arquitecte.

Sara Mas Ibáñez, arquitecte.

Esteve Riba, enginyer

**Equip redactor de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada:**

TRAÇA, Estudi de Serveis Ambientals  
[www.traça.cat](http://www.traça.cat)

Enric de Bargas Sellarés, *ambientòleg*

Carles E. Casabona Ferré, *ambientòleg*

El document de l'**Estudi de l'Avaluació de la Mobilitat Generada** de la Modificació Puntual del PGOU a l'àmbit de l'Autòdrom Terramar, al municipi de Sant Pere de Ribes, té el següent contingut:

|                                                                                      |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>0. INTRODUCCIÓ .....</b>                                                          | <b>3</b>  |
| 0.1. Legislació i justificació .....                                                 | 3         |
| 0.2. Objectius i estructura de l'estudi.....                                         | 3         |
| <b>1. DADES BÀSIQUES DE MOBILITAT A L'ÀMBIT D'ESTUDI.....</b>                        | <b>5</b>  |
| 1.1. Marc territorial i àmbit d'estudi .....                                         | 5         |
| 1.2. Aspectes socioeconòmics .....                                                   | 6         |
| <b>2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL .....</b>                                        | <b>9</b>  |
| 2.1. Definició de les xarxes de transport existents.....                             | 9         |
| 2.1.1. Infraestructures viàries .....                                                | 9         |
| 2.1.2. Transport públic .....                                                        | 12        |
| 2.1.3. Xarxa itineraris per a bicicletes.....                                        | 22        |
| 2.1.4. Xarxa itineraris per a vianants .....                                         | 24        |
| 2.2. Motorització i aparcaments.....                                                 | 25        |
| 2.2.1. Motorització .....                                                            | 25        |
| 2.2.2. Aparcaments.....                                                              | 26        |
| 2.3. Mobilitat obligada del municipi .....                                           | 26        |
| 2.3.1. Desplaçaments obligats per motius laborals.....                               | 26        |
| 2.3.2. Desplaçaments obligats per mitjà de transport.....                            | 27        |
| <b>3. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT .....</b>                                          | <b>29</b> |
| 3.1. Pla Territorial Metropolità de Barcelona .....                                  | 29        |
| 3.2. Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).....                       | 31        |
| 3.3. Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere de Ribes .....                      | 32        |
| 3.4. Proposta de la Modificació Puntual.....                                         | 32        |
| Usos i activitats .....                                                              | 35        |
| L'ordenació de les zones .....                                                       | 38        |
| El sostre i l'ordenació de l'edificació .....                                        | 39        |
| Aparcament.....                                                                      | 49        |
| <b>4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL .....</b>         | <b>52</b> |
| 4.1. Estimació del nombre de viatges generats i distribució modal dels mateixos..... | 52        |
| <b>5. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT .....</b>                                       | <b>65</b> |
| 5.1. Paràmetres de planificació generals .....                                       | 65        |
| 5.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants.....                               | 66        |
| 5.2.1. Situació actual.....                                                          | 66        |
| 5.2.2. Propostes .....                                                               | 67        |
| 5.3. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes.....                             | 71        |

|                                                                    |    |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| 5.3.1. Situació actual .....                                       | 71 |
| 5.3.2. Reserva de places per a aparcament de bicicletes.....       | 71 |
| 5.3.3. Propostes .....                                             | 71 |
| 5.4. Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu..... | 72 |
| 5.4.1. Situació actual .....                                       | 72 |
| 5.4.2. Propostes .....                                             | 73 |
| 5.4.3. Finançament.....                                            | 75 |
| 5.5. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles .....            | 75 |
| 5.5.1. Situació actual .....                                       | 75 |
| 5.5.2. L'aparcament .....                                          | 75 |
| 5.5.3. Propostes .....                                             | 76 |
| 5.5.4. Reserva de places per a aparcament de vehicles .....        | 77 |

## 0. INTRODUCCIÓ

### 0.1. Legislació i justificació

El present **Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG)** té per objecte analitzar la mobilitat generada per la implantació d'un centre d'esdeveniments a l'Autòdrom de Terramar, i que s'estableix al territori mitjançant una **Modificació Puntual del PGOU en l'àmbit de l'Autòdrom Terramar** del municipi de Sant Pere de Ribes, i un **projecte d'actuació específica en SNU** que es tramita paral·lelament a la MPPGOU. Així, aquest EAMG es realitza contemplant la globalitat del futur centre d'esdeveniments, independentment de la figura de planejament, ja que es tracta de dues actuacions completament complementàries.

Aquest EAMG respon a la necessitat de donar compliment als mandats legislatius del Decret 305/2006, de 18 de juliol, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Urbanisme (i posteriors modificacions), de la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, i del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada.

**L'article 3 del Decret 344/2006** estableix que els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada s'han d'incloure, entre d'altres, en Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació de nous usos o activitats, tal i com és el cas de la present Modificació Puntual (Article 3 .c).

Finalment, **la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat** disposa un seguit de mecanismes per a l'avaluació prèvia i el control dels efectes que l'aplicació dels instruments que estableix pugui provocar en les polítiques de mobilitat i, en aquest sentit, introdueix les figures de l'avaluació de la mobilitat generada i l'avaluació ambiental estratègica, d'acord amb les directrius comunitàries. L'article 13 d'aquesta mateixa Llei defineix l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada com un dels Instruments d'avaluació i seguiment dels efectes que els instruments de planificació poden produir quan s'apliquin.

L'article 18, de la mateixa Llei, per l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada indica que:

1. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada avalua l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valora la viabilitat de les mesures proposades per a gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.
2. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha d'incloure, com a mínim, en els plans territorials d'equipaments o de serveis, en els plans directors, en els plans d'ordenació municipal o instruments equivalents i en els projectes de noves instal·lacions que es determinin per reglament.
3. L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'ha de sotmetre a informació pública, conjuntament amb el pla o el projecte de què es tracti, i ha d'ésser sotmès a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat.
4. Per a l'aprovació definitiva dels plans o els projectes que han motivat l'elaboració de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, se n'han de prendre en consideració i se n'han de valorar les conclusions. Si els plans o projectes no segueixen les determinacions de l'estudi ho han de justificar.
5. En l'estudi de la mobilitat generada s'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de l'activitat de què es tracti participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, d'acord amb el que s'estableixi per reglament.

### 0.2. Objectius i estructura de l'estudi

L'objecte del present document doncs, és l'elaboració de l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la Modificació Puntual i l'actuació específica en SNU en l'àmbit de l'Autòdrom de Terramar del municipi de Sant Pere de Ribes per a la implantació d'un centre d'esdeveniments.

L'objectiu d'aquest estudi és definir les mesures i actuacions necessàries per tal d'assegurar que la nova mobilitat generada de l'àmbit, segueixi unes pautes caracteritzades per la preponderància dels mitjans de transport més sostenibles, i així complir amb el canvi de model de mobilitat promogut per la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.

Així doncs, els objectius principals de l'EAMG són:

- Estudiar les característiques en relació a la mobilitat existent de l'àrea d'influència.
- Estimar la mobilitat que generarà la nova ordenació proposada
- Valorar la distribució modal dels diferents desplaçaments generats
- Avaluar les diferents solucions de mobilitat de cada xarxa de transport
- Proposar les mesures complementaries a adoptar, si escau
- Establir les previsions d'aparcament necessàries
- Estimar la valoració econòmica de les despeses generades per l'increment de mobilitat, inclosos els possibles costos d'implantació de l'increment de serveis de transport públic, si es dóna el cas.

Segons l'article 13 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada referents a les figures de planejament urbanístic derivat han de contenir la documentació següent:

- a) Determinació, d'acord amb el que estableix l'article 7, de la mobilitat que generen els diferents usos previstos en el planejament, representada en un plànol a l'escala 1:5.000.
- b) Proposta de la xarxa d'itineraris principals per a vianants, en els termes establerts a l'article 15 representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- c) Previsió de la xarxa d'itineraris per a transport col·lectiu de superfície en els termes establerts a l'article 16, i proposta d'implantació de les noves línies o perllongament de les existents, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació.
- d) Proposta de xarxa d'itineraris per a bicicletes, en els termes establerts a l'article 17, representada en el plànol de xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de bicicletes.
- e) Proposta de xarxa bàsica d'itineraris principals de vehicles en els termes establerts a l'article 18, representada en el plànol de la xarxa viària del document urbanístic objecte d'avaluació i determinació de les reserves per aparcaments de vehicles. En el seu cas, anàlisi de l'impacte en la capacitat i en la seguretat viària de les carreteres, amb atenció especial als accessos i, si s'escau, propostes d'actuació per garantir-les i propostes de modificacions del Pla local de seguretat viària a l'efecte d'ajustar-ho a la nova situació generada.
- f) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans existents i d'aquelles previstes en un pla o projecte aprovat definitivament per l'administració competent.
- g) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves d'espai per càrrega i descàrrega de mercaderies d'acord amb l'article 6.
- h) Representació en el plànol de xarxa viària, del document urbanístic objecte d'avaluació, de les propostes de reserves per als vehicles destinats al transport col·lectiu i al taxi.
- i) Encaix i definició dels nodes d'unió amb la xarxa general del municipi (viària, de vianants, de bicicletes i de transport públic).

D'acord amb la legislació esmentada, aquest estudi s'estructura en quatre grans blocs:

- Un primer apartat de diagnosi de la situació actual de l'àmbit i del seu context territorial amb valoració del marc socioeconòmic i poblacional d'influència.
- Valoració de les determinacions sobre infraestructures i sistemes de mobilitat de normatives i planejaments de rang superior que són d'aplicació en l'àmbit del pla.
- Tendències en la mobilitat generades en el marc de desenvolupament del Pla Especial amb les estimacions oportunes sobre la generació de viatges d'acord amb el Decret 344/2006 i, en aquest cas i per les característiques de la Modificació Puntual, per les previsions realitzades d'afluència a l'àmbit en el seu punt de màxima ocupació.
- Proposta de xarxa d'itineraris generals avaluant el model de mobilitat i les xarxes i elements proposats en els diferents tipus de mobilitat.



## 1. DADES BÀSIQUES DE MOBILITAT A L'ÀMBIT D'ESTUDI

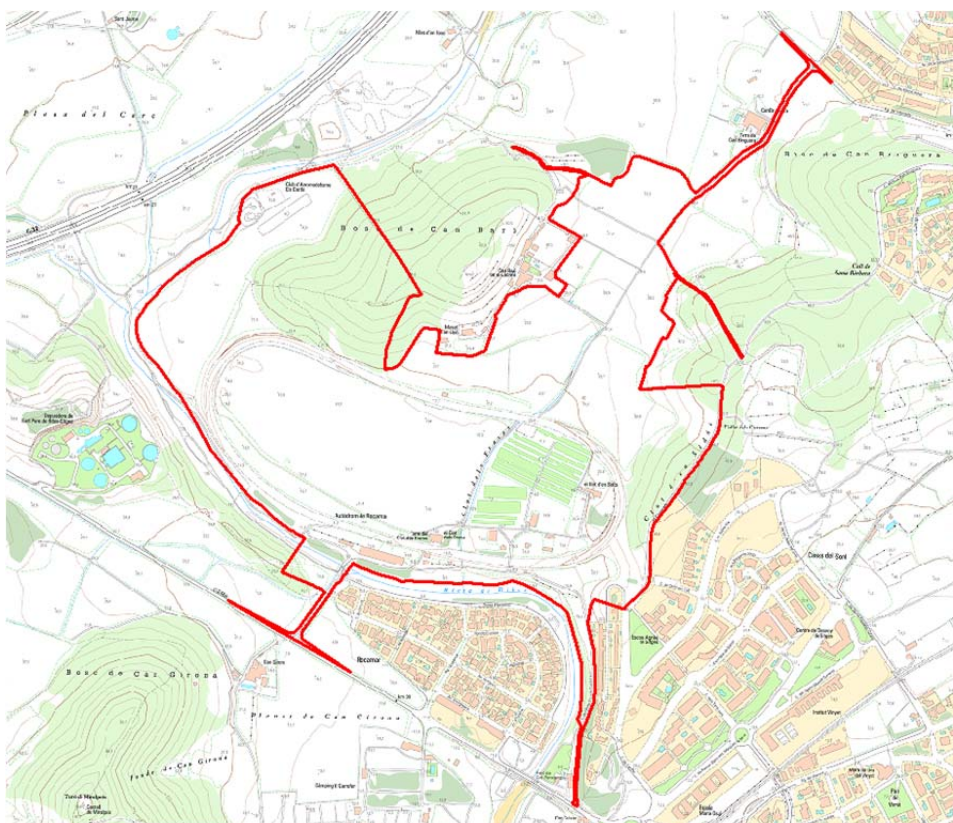
### 1.1. Marc territorial i àmbit d'estudi

L'àmbit es situa al nord del municipi de Sant Pere de Ribes, a la comarca del Garraf. El terme limita al sud amb el Mar Mediterrani i el municipi de Sitges, al nord i est amb Olivella, al nord es localitza el terme municipal de Canyelles i a l'oest amb Vilanova i la Geltrú.

Els terrenys objecte d'aquesta iniciativa, amb una superfície total de 668.749,53 m<sup>2</sup>, dels quals, 572.814,08 m<sup>2</sup> són els que es corresponen a la MMPPGOU (que no inclouen la càrrega externa en SNU al TM de Sitges, de 2.340 m<sup>2</sup>) i 95.935,45 m<sup>2</sup> es corresponen a l'actuació específica d'interès general en SNU, s'ubiquen al centre sud del terme municipal de Sant Pere de Ribes. Concretament a l'est de la carretera C-246 a, entre PK 38 i 40 d'aquesta carretera i al sud de la carretera C-32, a l'alçada del PK 27.

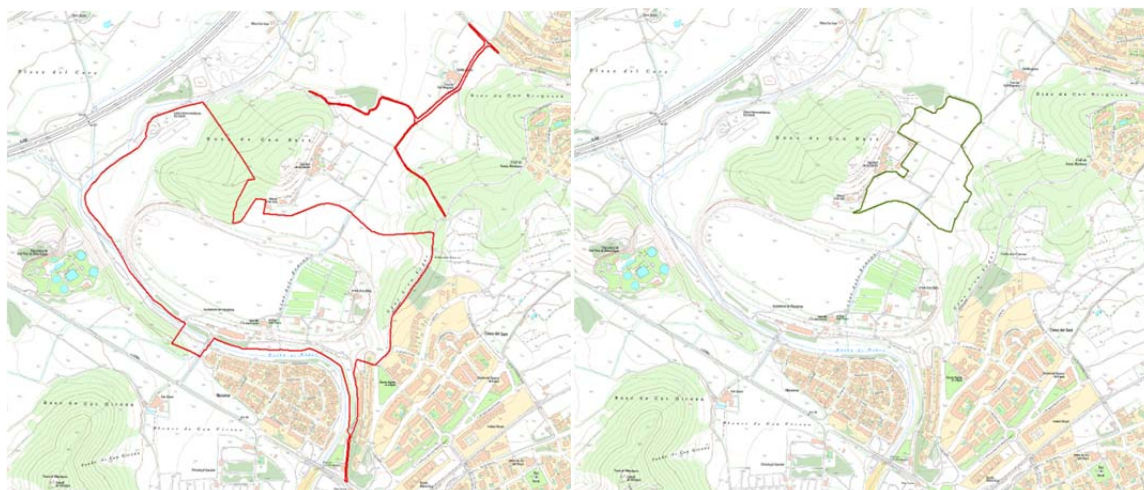
A l'àrea anomenada Rocamar, en la qual s'hi compren l'autòdrom de Terramar i la Torre del Clot dels Frares a més dels terrenys agrícoles (principalment vinyes) al nord de l'autòdrom, a banda i banda del camí que uneix l'autòdrom i la carretera B-211.

Imatge 1: Àmbit global de l'actuació en el context de Sant Pere de Ribes i Sitges



Àmbit de la MPGOU

Àmbit actuació específica en SNU



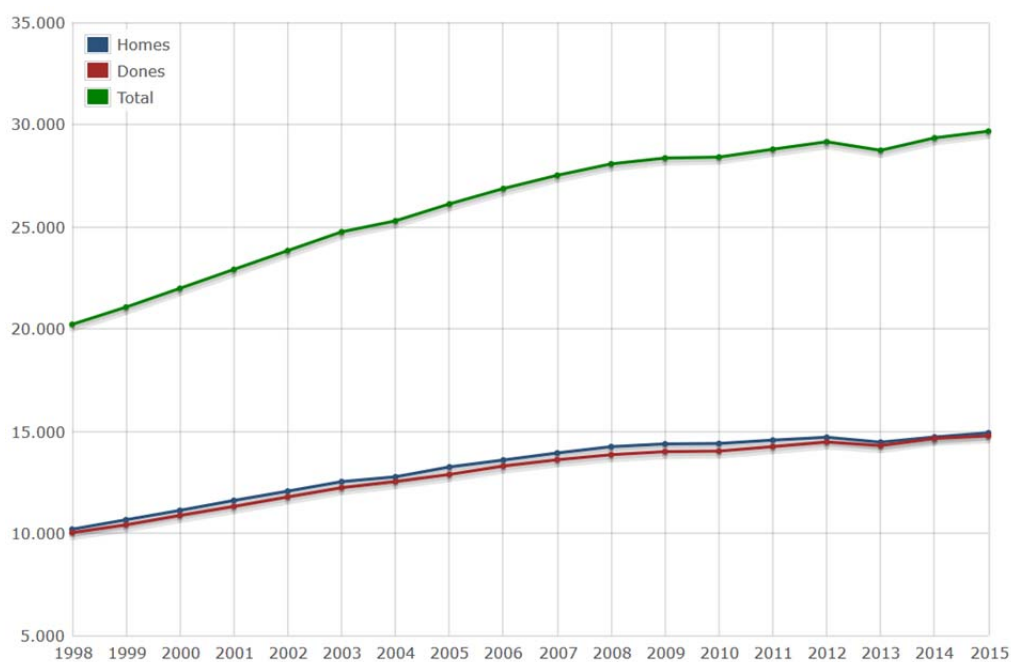
Font: Elaboració pròpia.

## 1.2. Aspectes socioeconòmics

### Població

Segons dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT, 2015) el municipi de Sant Pere de Ribes té una població de 29.666 habitants amb una densitat de població de 727,1hab/Km².

Imatge 2: Població al municipi de Sant Pere de Ribes. Període 1998 –2015



Font: Idescat.

L'evolució global del període (1998-2015) és positiva.

Actualment la població de Sant Pere de Ribes presenta una estructura demogràfica tendint a l'envelliment, però comparant amb les dades comarcals i de Catalunya en un % inferior, fet que s'observa en la següent taula.

Taula 1: Població per grans grups d'edat. %. Sitges. Any 2014

| Indicadors (en %) | Sitges | Garraf | Catalunya |
|-------------------|--------|--------|-----------|
|-------------------|--------|--------|-----------|

|              |        |        |        |
|--------------|--------|--------|--------|
| 0 -14 anys   | 17,96% | 16,50% | 15,64% |
| 15 – 64 anys | 68,49% | 67,24% | 66,01% |
| >65 anys     | 13,55% | 16,26% | 18,35% |

Font: Idescat.

### Activitat econòmica

L'anàlisi de la població ocupada per sectors d'activitat permet observar les dinàmiques econòmiques, així com realitzar una comparativa territorial tant a nivell municipal com provincial.

El sector d'activitats que conté més població ocupada a Sant Pere de Ribes per al segon trimestre de l'any 2016 és el sector serveis amb un 82,83% de la població assalariada, seguit de la indústria amb un 9,18% i del sector de la construcció amb un 4,08%.

En comparació amb les dades provincials a Sant Pere de Ribes l'ocupació en el sector serveis i de la construcció és superior a nivell percentual i és inferior en el sector agrícola i industrial.

Amb tot, com a la resta de Catalunya, hi ha una terciarització de l'economia.

Taula 2: Població ocupada per sectors

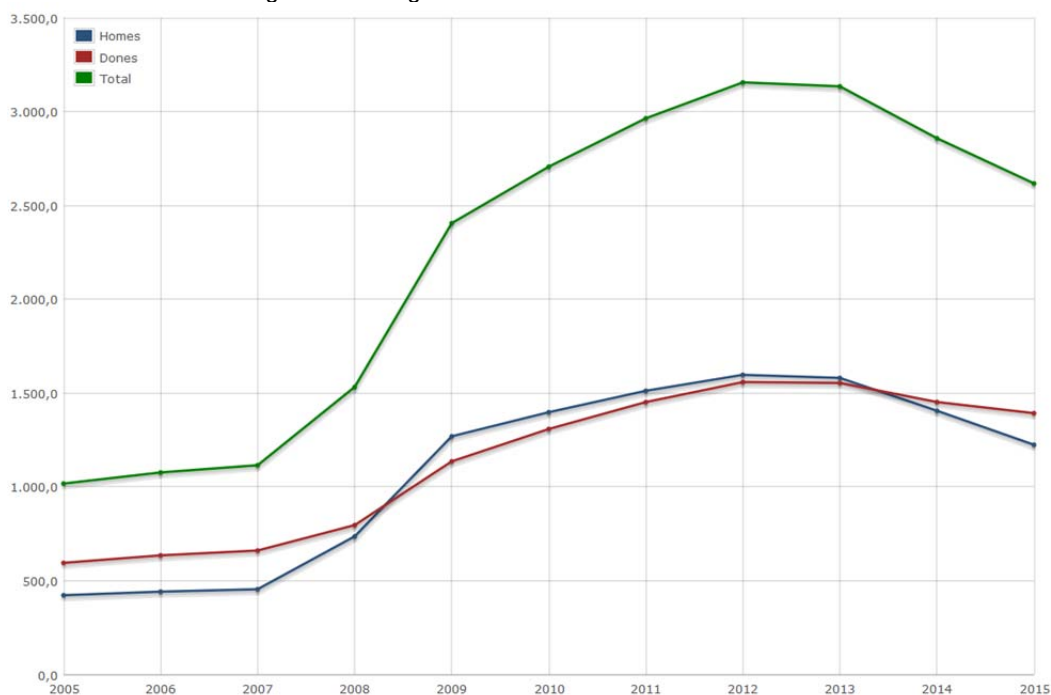
|                        | Assalariats |       |           |        |             |       |           |        |           |
|------------------------|-------------|-------|-----------|--------|-------------|-------|-----------|--------|-----------|
|                        | agricultura |       | indústria |        | construcció |       | serveis   |        | Total     |
| Sant Pere de Ribes     | 4           | 0,09% | 394       | 9,18%  | 339         | 7,90% | 3.555,00  | 82,83% | 4.292     |
| Província de Barcelona | 2.696       | 0,14% | 308.574   | 16,04% | 78.402      | 4,08% | 1.533.651 | 79,74% | 1.923.323 |

Dades del 2on trimestre de l'any 2016 (Diputació de Barcelona, indicadors socioeconòmics Hermes)

Font: Diputació de Barcelona.

L'atur registrat de la població en els últims anys ha anat augmentat presentant el seu màxim a l'any 2012, amb una clara tendència al descens els anys 2014 i 2015.

Imatge 3. Atur registrat a Sant Pere de Ribes 2005 – 2015



Font: Idescat.

Pel que fa l'atur registrat segons el sector d'activitat, en els últims anys (2009-2015) hi ha la tendència a l'increment de l'atur en el sector serveis i agrícola, per contra al sector industrial i de la construcció la tendència és a la disminució.

Taula 3: Atur registrat a Sant Pere de Ribes. Sector d'activitat. Període 2005 – 2015

| Any  | Agricultura | Indústria | Construcció | Serveis | Sense ocupació anterior |
|------|-------------|-----------|-------------|---------|-------------------------|
| 2015 | 2,74%       | 10,47%    | 14,68%      | 66,71%  | 5,40%                   |
| 2014 | 2,32%       | 10,74%    | 16,58%      | 65,00%  | 5,36%                   |
| 2013 | 1,84%       | 11,73%    | 18,81%      | 62,75%  | 4,87%                   |
| 2012 | 1,57%       | 10,83%    | 19,70%      | 62,73%  | 5,16%                   |
| 2011 | 1,44%       | 11,60%    | 20,87%      | 60,39%  | 5,70%                   |
| 2010 | 0,86%       | 12,51%    | 22,10%      | 58,16%  | 6,37%                   |
| 2009 | 0,56%       | 13,54%    | 24,18%      | 58,10%  | 3,62%                   |
| 2008 | 0,99%       | 14,77%    | 18,77%      | 62,81%  | 2,67%                   |
| 2007 | 1,07%       | 15,91%    | 12,11%      | 67,50%  | 3,41%                   |
| 2006 | 1,23%       | 14,69%    | 12,71%      | 67,90%  | 3,47%                   |
| 2005 | 1,20%       | 13,60%    | 14,04%      | 66,56%  | 4,60%                   |

Font: Idescat.



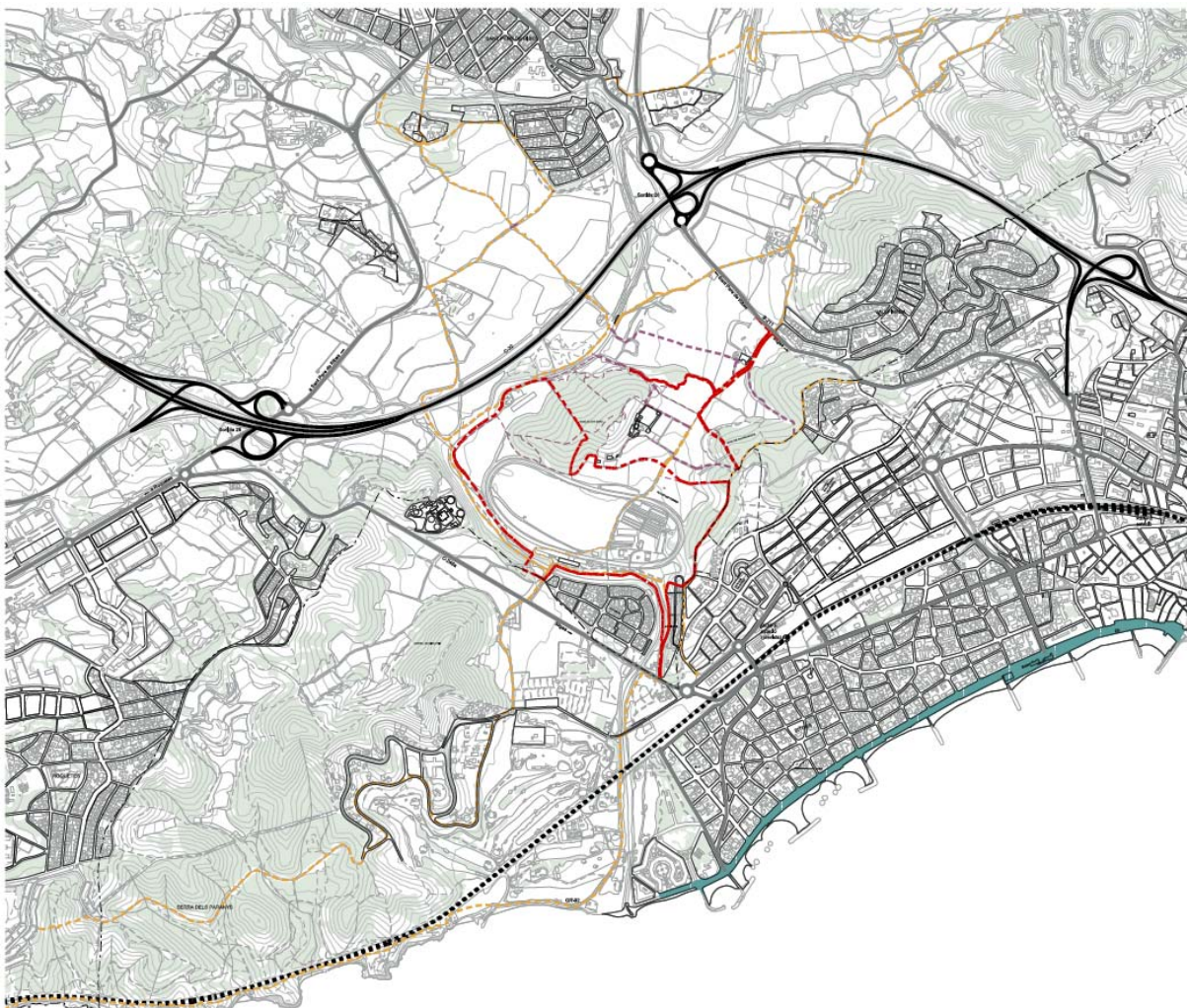
## 2. ANÀLISI DE LA SITUACIÓ ACTUAL

### 2.1. Definició de les xarxes de transport existents

#### 2.1.1. Infraestructures viàries

##### Xarxa principal de comunicacions viàries

Les principals vies d'accés al municipi de Sant Pere de Ribes és l'autopista C-32 (de peatge), la carretera C-15B d'enllaç entre l'autopista i el nucli de Sant Pere de Ribes i el nucli de Canyelles, que posteriorment enllaça amb la carretera C-15 (Vilanova i la Geltrú - Vilafranca del Penedès- Manresa). Igualment destaquen les carreteres que enllacen el nucli de Sant Pere de Ribes amb els pols turístics de Vilanova i la Geltrú i Sitges, a partir de la carretera BV-2112 per arribar a Vilanova i la Geltrú i les carreteres BV-213 que es converteix a l'alçada de la C-32 amb la carretera C-246a i també la carretera B-211, ambdues connectant el nucli de Sant Pere de Ribes amb els nuclis de Sitges. Finalment la carretera BV-2111 enllaça el nucli de Sant Pere i Olivella,



Font OUA

La xarxa bàsica del municipi de Sant Pere de Ribes, a l'entorn del Modificació Puntual s'articula a partir dels següent vials:

- Carretera C-246a: Es la carretera per on es pretén donar pas a l'entrada sud del Modificació Puntual de l'autòdrom de Terramar. Aquesta transcorre a l'oest de l'àmbit en sentit nord -Sud a una distància aproximada de 200 metres des de l'entrada principal al recinte.

Es tracta d'una carretera en doble sentit de la marxa i amb un carril per banda amb voral superior a 1 metre en cada sentit.

Aquesta enllaça l'autopista C-32 amb el passeig de Vilanova (nucli de Sitges). Essent una de les entrades principals pel nord del nucli de Sitges, en el seu sector oest.



Carretera C-246a a l'alçada del camí actual de l'entrada principal de l'Autòdrom de Terramar (dreta de la imatge)

- Carretera B-211: A partir d'aquesta carretera es donaria l'accés nord a l'àmbit del Sector. Condicionant l'accés pel nord de l'àmbit. Aquesta transcorre al nord-est de l'àmbit en sentit nordoest-sudest a una distància aproximada de 700 metres des de l'entrada secundària al recinte de l'autòdrom.

Es tracta d'una carretera en doble sentit de la marxa i amb un carril per banda i sense voral diferenciat.

Aquesta enllaça l'autopista C-32 amb el Passeig Vallpineda i posteriorment amb el Passeig de Vilafranca i la Rambla de Migdia del nucli de Sitges. Essent una de les entrades principals pel nord del nucli de Sitges.



Carretera C-2111 a l'alçada del camí actual de l'entrada nord de l'Autòdrom de Terramar

- Autopista C-32: Transcorre pel nord del Modificació Puntual, i esdevindria la principal via d'accés per part dels futurs visitants de les activitats que es desenvolupin en el sector.

Aquest tram d'autopista actua com a variant de la carretera C-31 del nucli de Sitges, en aquest tram l'autopista disposa de 3 carrils per sentit. La sortida 26 i la sortida 28, serien les sortides de la carretera que donarien servei a l'àmbit de l'Autòdrom.



- Ronda Amèrica, Avinguda de França, Passeig d'Espanya. Aquestes són les principals vies de la urbanització veïna Rocamar. Els dos primers carrers amb un únic carril real, ja que es permet l'aparcament, la qual cosa fa que es redueixi la possibilitat de 2 carrils de circulació amb vehicle. El Passeig d'Espanya és l'entrada principal a la urbanització des de la carretera C-246a aquest té un carril per sentir i és possible aparcar.

Cap d'aquestes carreteres i carrers descrites anteriorment disposen de carril bici i espai per els vianants segregat de la via, amb condicions òptimes de seguretat, si bé, tal i com es veurà posteriorment, si que hi ha vies ciclables a l'entorn de l'àmbit del Modificació Puntual.

### Intensitat mitjana de trànsit

El paràmetre IMD (Intensitat Mitjana Diària) s'utilitza per conèixer la quantitat de vehicles que circulen per una determinada carretera. El seu valor és la mitjana de tots els vehicles que circulen per una determinada via durant un dia, i aquest es pot desglossar per tipologia de vehicles.

Es disposen dades de 3 estacions d'aforament pròximes al Modificació Puntual:

Taula 4: Carreteres i punts d'aforament a l'entorn de la Modificació Puntual

| Carretera | Punt Quilomètric Aforament | Tram                                   | Any  |
|-----------|----------------------------|----------------------------------------|------|
| C-246a    | 38.625                     | PQ inicial: 38.200<br>PQ Final: 39.300 | 2012 |
|           | 40.460                     | PQ inicial: 39.300<br>PQ Final: 41.000 |      |
| B-211     | 9.215                      | PQ inicial: 9.000<br>PQ Final: 10.030  | 2013 |

Font: Catàleg general de carreteres. Diputació de Barcelona

En la següent taula es mostren les IMD dels aforaments realitzats per la Diputació de Barcelona en les carreteres indicades.

Taula 5: Intensitats Mitjanes Diàries de la carretera estacions aforament, entorn de la MP. Any 2012 i 2013

| Carretera | Localització | IMD mitjanes  |       | IMD mitjanes Pesants | Volum per sentit |                     |
|-----------|--------------|---------------|-------|----------------------|------------------|---------------------|
|           |              |               |       |                      | Vilanoveta       | Sitges              |
| C-246a    | PQ: 38.625   | IMD           | 9.475 | 397                  | 48,55%           | 51,09%              |
|           |              | IMD dl a dv   | 9766  | 465                  |                  |                     |
|           |              | IMD dissabtes | 9.148 | 264                  |                  |                     |
|           |              | IMD Diumenges | 8.345 | 191                  |                  |                     |
| C-246a    | PQ: 40.460   | IMD           | 9.402 | 361                  | 47,40%           | 52,60%              |
|           |              | IMD dl a dv   | 9.531 | 422                  |                  |                     |
|           |              | IMD dissabtes | 9.630 | 226                  |                  |                     |
|           |              | IMD Diumenges | 8.529 | 187                  |                  |                     |
|           |              |               |       |                      | <b>Sitges</b>    | <b>Rotonda C-32</b> |
| B-211     | PQ: 9.215    | IMD           | 7.851 | 317                  | 49,43 %          | 50,57               |
|           |              | IMD dl a dv   | 8.294 | 384                  |                  |                     |
|           |              | IMD dissabtes | 7.272 | 183                  |                  |                     |
|           |              | IMD Diumenges | 6.213 | 115                  |                  |                     |

Font: Diputació de Barcelona

El Pla Director de la Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona 2013-2018 (PDM 2013-2018. Autoritat del Transport Metropolità), fa una estimació de la variació de les intensitats que suportaran les



diferents tipologies de carreteres en el territori de la Regió Metropolitana de Barcelona. L'estudi s'ha realitzat a una escala molt superior a la necessària pel present Modificació Puntual, però les dades que es desprenen del PDM 2013-2018 en són d'interès per tal de veure les tendències previstes. El PDM fa un anàlisi per demarcacions concretes, així l'àmbit de la Modificació Puntual s'inclou en el Subàmbit PDI Baix Llobregat-Garraf, i se'n desprenen les següents dades.

Taula 6: Variació del trànsit escenari tendencial. Vehicles totals

| Tipologia vies  | 2010      | 2018 tendencial | Variació 2010-2018 |
|-----------------|-----------|-----------------|--------------------|
| 4 o més carrils | 2.793.998 | 2.579.124       | 3,2%               |
| Resta           | 1.032.922 | 973.019         | -5,0%              |
| Total           | 3.817.920 | 3.856.822       | 1,0%               |

Font: Pla Director Mobilitat 2013-2018. Autoritat del Transport Metropolità

Taula 7: Variació del trànsit escenari tendencial. Vehicles lleugers

| Vehicles KM Any (Milers) | 2010      | 2018 tendencial | Variació 2010-2018 |
|--------------------------|-----------|-----------------|--------------------|
| 4 o més carrils          | 2.511.197 | 2.579.124       | 2,7%               |
| Resta                    | 953.018.  | 906.306         | -4,9%              |
| Total                    | 3.464.215 | 3.485.429       | 0,6%               |

Font: Pla Director Mobilitat 2013-2018. Autoritat del Transport Metropolità

Taula 8: Variació del trànsit escenari tendencial. Vehicles pesants

| Vehicles KM Any (Milers) | 2010    | 2018 tendencial | Variació 2010-2018 |
|--------------------------|---------|-----------------|--------------------|
| 4 o més carrils          | 282.802 | 304.679         | 7,7%               |
| Resta                    | 70.904. | 66.714          | -5,9%              |
| Total                    | 353.705 | 371.939         | 5%                 |

Font: Pla Director Mobilitat 2013-2018. Autoritat del Transport Metropolità

Així, es centra la mirada en la tipologia de carreteres de menys de 4 carrils, que són les carreteres que donen principalment servei a l'àmbit de la Modificació Puntual (C-246a i B-211), segons el PDM 2013-2018, a l'escenari tendencial de l'any 2018, el nombre de vehicles que transitaran per aquestes vies en aquest escenari són inferiors que els que transitaven a l'any 2010, any de referència. Aquestes dades es repeteixen tant en el cas de vehicles lleugers com en el dels vehicles pesants.

### 2.1.2. Transport públic

El municipi de Sant Pere de Ribes no disposa de servei de ferrocarrils de RENFE, que sí que disposa d'una estació al centre del nucli urbà de Sitges. Pel que fa a les línies de transport col·lectiu urbà i interurbà, el municipi de Sant Pere de Ribes sí que en disposa d'interurbà, amb autobusos que enllacen amb diferents municipis i diferents indrets del propi municipi, però no d'urbà.

Malgrat que a Sant Pere de Ribes no hi ha parada de ferrocarril és d'interès pel present projecte, el fet que el municipi de Sitges sí que en disposi, ja que l'àmbit de la Modificació Puntual és molt pròxim al municipi de Sitges i les interrelacions entre l'àmbit i el nucli de Sitges ha de ser intensa. Així que la **xarxa ferroviària** existent (RENFE) al municipi de Sitges disposa de dues estacions (Sitges, Garraf) de la línia R2 de la xarxa de Rodalies Renfe de Barcelona situada al nord del centre urbà de Sitges.



Imatge 4. Recorregut Línia R2. Rodalies Barcelona

Font: [www.trencat.cat](http://www.trencat.cat).

L'estació de Sitges s'ubica davant de la plaça Eduard Maristany, al nord del centre urbà. En aquesta estació s'hi pot accedir a peu des del Passeig de Vilafranca (travessant la via per un pas inferior) o bé a través d'un pas subterrani situat a l'Avinguda de les Flors.

A continuació es mostra l'oferta actual de viatges en dia feiner segons hora de sortida respecte a les estacions principals i terminals (Barcelona Passeig de Gràcia i Sant Vicenç de Calders).

Taula 9: Freqüència de pas aproximada combois trens des de Sitges. Direcció Barcelona i direcció Sant Vicenç de Calders. Horaris en dia laborable.

| Sitges Barcelona      |                    | Sitges - St. Vicenç de Calders |                    |
|-----------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------|
| entre 4:48h i 5:45h   | 1 tren hora        | entre 6:30 i 21:36             | 1 tren cada 30 min |
| entre 6:09h i 22:00h  | 1 tren cada 15 min |                                |                    |
| entre 22:00h i 22:30h | 1 tren cada 30 min |                                |                    |

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de [www.rodalies.gencat.cat](http://www.rodalies.gencat.cat).

A l'estació de Sitges hi han aproximadament 75 expedicions al dia en direcció a Barcelona que possibilita una freqüència mitjana de pas d'uns 10 minuts.

Pel que fa en direcció a Sant Vicenç de Calders, el tram fins a Vilanova té 70 expedicions que representa una freqüència de pas mitjana d'uns 10 minuts mentre que les expedicions més enllà de Vilanova (fins a Sant Vicenç de Calders) es redueix a unes 34 expedicions amb una freqüència de pas mitjana de 30 minuts.

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona preveu una nova estació de Renfe al nucli de Sitges. Aquesta seria la parada de ferrocarril més pròxima a l'àmbit de la present actuació.

La seva ubicació aproximada seria la següent:

Imatge 5. Localització aproximada nova parada de ferrocarril a Sitges



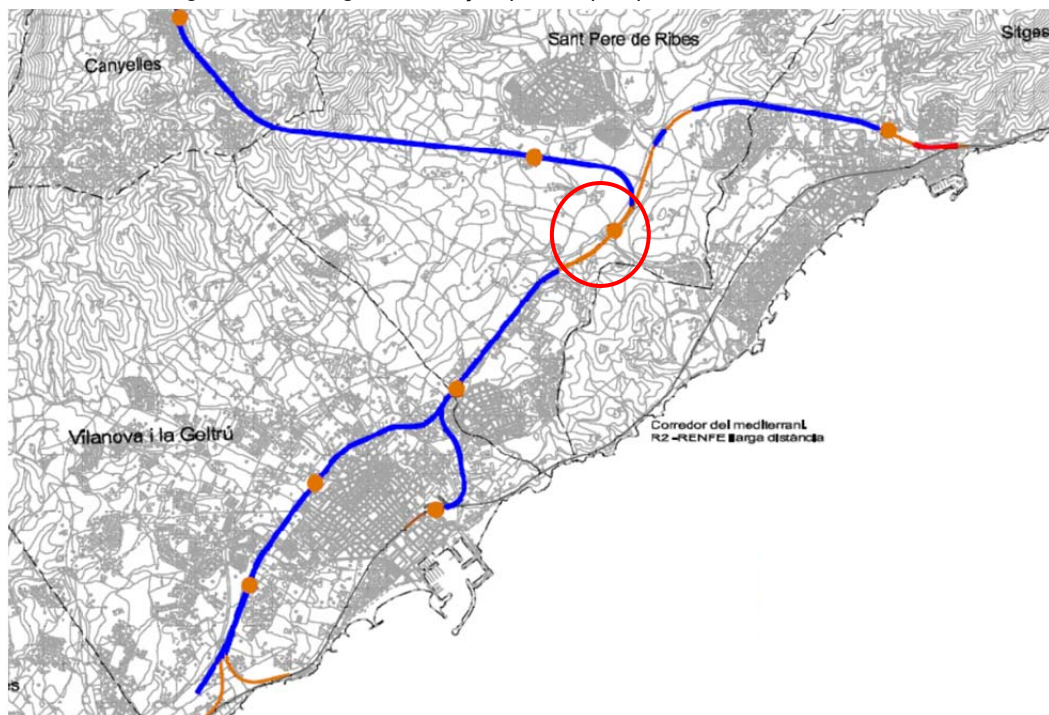
Font: Elaboració pròpia a partir del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, plànol 3.1.

A una escala territorial més gran i en quan a grans infraestructures, l'any 2010 el llavors anomenat Departament de Política Territorial i Obres Públiques aprovà definitivament el Pla Director Urbanístic de la Línia Orbital Ferroviària. En aquest Pla Director es concreten les reserves de sòl necessàries per a les futura línia de tren. La nova infraestructura està previst que abasti 120 km de longitud, apropirà 26 municipis de 6 comarques de la Regió Metropolitana sense passar per Barcelona, enllaçant Vilanova i la Geltrú amb Mataró, per l'interior i disposarà de 42 estacions al llarg del recorregut, 23 d'elles de nova construcció.

El traçat d'aquesta nova línia transcorrerà paral·lel a la carretera C-32, a l'alçada de l'àmbit del Modificació Puntual i el Pla Director preveu una nova estació en una zona molt pròxima al Modificació Puntual, que en el cas que finalment es construeixi es localitzaria a poc més d'un km en línia recta de l'àmbit del Modificació Puntual i resultaria de gran interès per al mateix.



Imatge 6. Recorregut del traçat previst per part del PDU Línia Orbital



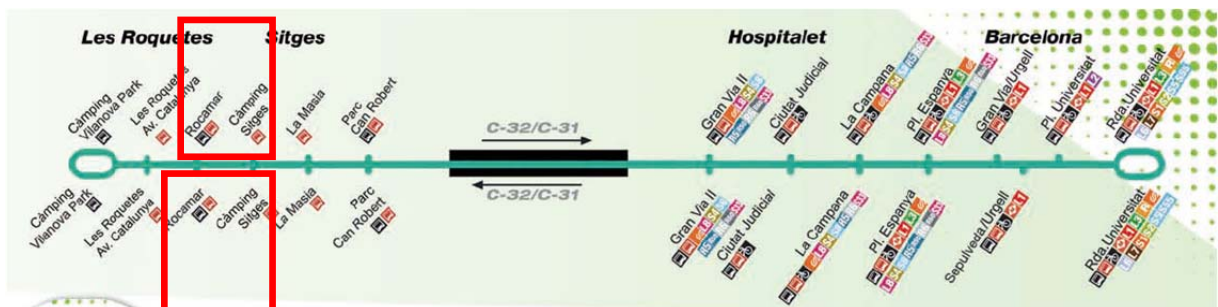
Pel que fa el **transport col·lectiu de superfície** a Sant Pere de Ribes hi ha línies d'autobús interurbanes.

#### Bus interurbà

A continuació es descriuen aquelles línies que tenen una influència més o menys rellevant a l'àmbit de la Modificació Puntual, ja tinguin parada o no al municipi de Sant Pere de Ribes

Així es podria dir que el Sector compta amb la següent oferta de transport públic:

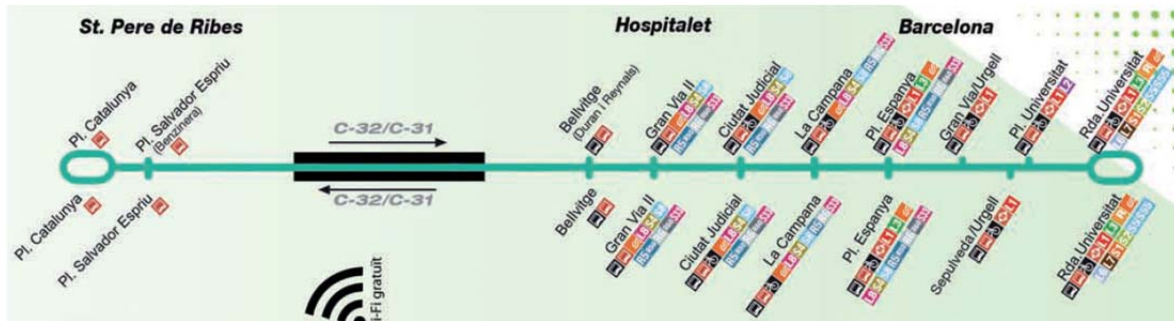
Barcelona -Sitges- Vilanova i la Geltrú (expres.cat e16) (parada a la urbanització Rocamar)



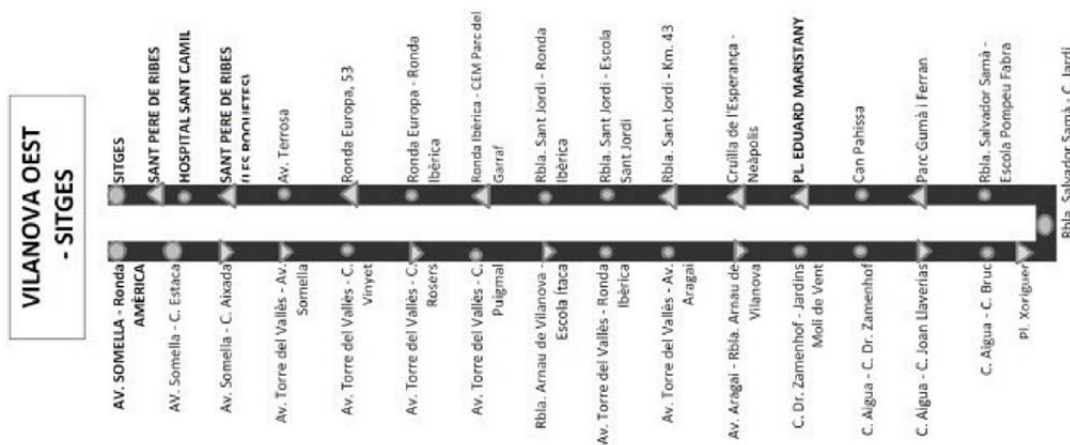
En direcció Barcelona-Ronda Universitat, el servei comença a Sitges-Rocamar a les 6:00h (amb autobús provinent de Vilanova i la Geltrú) i finalitza en aquesta direcció a les 21:50, provinent de les Roquetes. Al llarg d'un dia feiner hi ha 32 expedicions en aquest sentit. Entre les 6:10 i les 19:40 hi ha expedicions a les '10 i a les '40 de cada hora.

En direcció Vilanova o les Roquetes (autobusos entre les 22:25 i les 00:15h), el primer autobús a Rocamar és les 7:50h amb destinació Vilanova i inici a Barcelona- Ronda Universitat. L'últim autobús des de Sitges - Rocamar és a les 00:20, amb inici a Barcelona -Ronda Universitat i destinació Roquetes. Entre les 7:45 i les 22:15h hi ha expedicions cada '15 i '45. En aquesta direcció hi ha 32 expedicions al llarg d'un dia feiner.

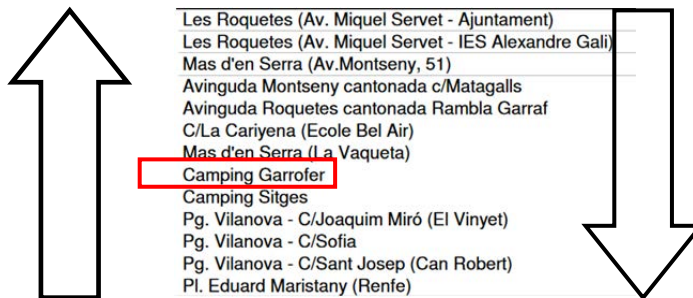
Línia el Sant Pere de Ribes-Barcelona (expres.cat e14) (Monbús), amb 39 expedicions diàries sentit Barcelona - Sant Pere de Ribes i 34 en sentit Barcelona-Sant Pere de Ribes.



Línia Vilanova-Sant Pere de Ribes-Sitges, (transport Plana) unes 46 expedicions diàries en cada senti, fent parada a Sant Pere de Ribes.



Línia Roquetes-Sitges (transport Plana)



Aquesta línia té 5 expedicions diàries en direcció Roquetes - Sitges i 7 expedicions en sentit contrari.

El Vendrell - Aeroport - Bellvitge (Monbús)

| El Vendrell >>> Vilanova i la Geltrú >>> Sitges >>> Aeroport >>> Bellvitge |                      |                   |                            |                               |                          |          |         |                 |           |            |                   |               |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------|----------------------------|-------------------------------|--------------------------|----------|---------|-----------------|-----------|------------|-------------------|---------------|
| El Vendrell                                                                | Calafell             | Segur de Calafell | Cunit                      | Cubelles                      | Vilanova                 | Roquetes | Sitges  | Aeroport        | Bellvitge | Barcelona  |                   |               |
| Estació Autobusos                                                          | Hospital El Vendrell | Estació           | Centre (Plaça Mediterrani) | Centre (Avda. Barcelona, 120) | Centre (Hostal del Foix) | Zamenhof | Estació | Plaça Catalunya | Rocamar   | Can Robert | Aeroport          | Bellvitge     |
|                                                                            |                      |                   |                            |                               |                          |          |         |                 |           |            | Gran Via II       | Plaça Espanya |
|                                                                            |                      |                   |                            |                               |                          |          |         |                 |           |            | Ronda Universitat | Diagonal      |

En direcció Barcelona, el servei comença a Sitges-Rocamar a les 5:50h (amb autobús provinent de Vilanova i la Geltrú) i finalitza en aquesta direcció a les 21:50, també provinent de Vilanova. Al llarg d'un dia feiner hi ha 24 expedicions en aquest sentit, ja sigui amb inici al Vendrell o Vilanova i la Geltrú.

En direcció Vilanova o El Vendrell, el primer autobús a Rocamar és a les 7:15h amb destinació el Vendrell, i inici a Bellvitge. L'últim autobús des de Sitges és a les 00:15, amb inici a Barcelona -Ronda Universitat i destinació Vilanova i la Geltrú.

#### Línia Vilafranca - Vilanova - Vilafranca (transport Plana)

rbia. Salvador Samà - pl. Mercat  
 Vilanova i la Geltrú (estació d'autobusos)  
 av. Eduard Toldrà - Carrefour  
 av. Eduard Toldrà - c. Solicrup  
 Masia d'en Barreres - Torre Ondet  
 Masia del Notari - Venca  
 rda. Europa davant c. Albert Ferrer  
 av. Terrosa - rda. Europa  
 les Roquetes (Miguel Servet - Magallanes)  
 les Roquetes (Miguel Servet - Ajuntament)  
 Mas d'en Serra (av.Montseny davant Miguel Servet)  
 av. Mas d'en Serra - c. Puigscalm  
 Mas d'en Serra (la Vaqueta)  
 Camping Garrofer - urb. Rocamar  
 Camping Sitges  
 el Vinyet (pg.Vilanova - c.Joaquim Mas)  
 pg. Vilanova - c. Anselm Clavé  
 pg. Vilanova - c. Sofia  
 pg. Vilanova davant c. Sant Josep  
 pl. Eduard Maristany (Rodalies)  
 Oasi (pg.Vilafranca - Parc Can Robert)  
 la Bòbila  
 Vallpineda (Pachà)  
 Vallpineda (pg. Fondat)  
 Vallpineda (ctra.Sitges-Ramon Casas)  
 pl. Catalunya (Ribes)  
 c. Cards - c. Ildefons Cerdà  
 urb. Can Roca (c.Nicaragua - c.San Juan)  
 urb. Vora-Sitges  
 ctra. Vilanova - Cal Xum  
 Can Navelet (c. Nou)  
 Sant Miquel d'Olèrdola - Ajuntament  
 Residència Mare Ràfols  
 av. Mediterrani - c. Bühl  
 Vilafranca del Penedès (estació d'autobusos)

Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Vilanova i la Geltrú  
 Sant Pere de Ribes  
 Sant Pere de Ribes  
 Sant Pere de Ribes  
 Sant Pere de Ribes  
 Sant Pere de Ribes  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sitges  
 Sant Pere de Ribes  
 Sant Pere de Ribes  
 Sant Pere de Ribes  
 Canyelles  
 Canyelles  
 Canyelles  
 Canyelles  
 Olèrdola  
 Vilafranca del Penedès  
 Vilafranca del Penedès  
 Vilafranca del Penedès

En direcció Vilafranca, el servei comença a Sitges-Rocamar a les 7:40h (amb autobús provinent de Vilanova i la Geltrú) i finalitza en aquesta direcció a les 16:30, també provinent de Vilanova. Al llarg d'un dia feiner hi ha 3 expedicions en aquest sentit.

En direcció Vilanova, el primer autobús a Rocamar és a les 12:11h i l'últim des de Vilafranca amb parada a Rocamar i aquest sentit és a les 20:26, amb un total de 2 expedicions de la línia que paren a Rocamar en un dia feiner i en aquesta direcció.

#### Línia nocturna Barcelona-Vilanova (N30), amb unes 4 expedicions diàries en cada senti



En general hi ha entre 3 i 4 expedicions diàries en cada direcció (entre les 13:00h i les 6:00h).

La freqüència s'augmenta les nits de divendres i dissabte d'estiu (entre 1 de juny i el 30 de setembre), en els quals hi ha parada a Sitges. En Direcció Cubelles - Vilafranca hi ha 6 expedicions que començant a les 1:04 i finalitzant a les 5:21h. En direcció Barcelona-Plaça Catalunya, hi ha també 6 expedicions amb inici a les 23:37h i l'última a les 3:17h.

A la població de Sant Pere de Ribes hi ha 1 parada que es localitza a la Plaça Catalunya.

#### **Bus urbà**

Com ja s'ha dit el municipi de Sant Pere de Ribes no disposa de bus urbà, però la proximitat del nucli urbà de Sitges a la zona de projecte fa que sigui necessari en aquest document d'anàlisi fixar-se en les línies urbanes de Sitges.

Des del 17 de març de 2008, el servei urbà de Sitges es troba adherit al Sistema Tarifari Integrat de l'ATM. Tots els autobusos urbans tenen rampes d'accés per persones amb mobilitat reduïda o en cadira de rodes, situades en el lateral de la part posterior dels autobusos. Totes les línies tenen com a punt de partida l'estació de RENFE. Sortida a les '45 i '15 de cada hora, entre les 6:45h i les 20:45h (L1, L2, L3).



## Recorregut de les 3 línies de transport públic urbà, i detall de la L2. Sitges



Font: www.sarbus.com.

La línia més propera a l'àmbit d'estudi és la L2 (Can Pei – Terramar) i la parada més pròxima a l'àmbit de la Modificació Puntual i per tant sector, seria la parada núm.8 anomenada J. Irla-Escoles Públiques, localitzada a una distància aproximada de **500 metres**( o una mica inferior) seguint la traça dels vials existents. (Carrer J. Irla, carrer Panxample Can i el carrer de l'Antic camí de l'autòdrom) del municipi de Sitges i Sant Pere de Ribes. Aquesta línia dóna servei tots els dies de l'any amb 14 hores de servei els dies feiners i 12 hores els dissabtes i festius. Les característiques d'aquesta línia són:

Horari:

- Feiners de 6:45h a 20:45h amb freqüències de pas de 30 minuts.
- Dissabtes i festius de 8:45 a 20:45h amb freqüències de pas de 30 minuts.

Les expedicions de les 7:45, 9:45, 11:45, 13:45, 15:45, 17:45, 19:45 arriben fins a Miralpeix.

**Cobertura de les diferents línies de transport en transport col·lectiu urbà interurbà**

Segons l'article 14a del Decret 344/2006, els Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada referents a implantacions singulars han de contenir la determinació entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu, que ha d'estar situada a una distància inferior als 750 metres, mesurats sobre la xarxa viària, llevat d'aquells supòsits en que es justifiqui que no és possible. Així mateix, cal especificar si es tracta d'una nova parada prevista per l'estudi, o una parada ja existent o planificada per part de l'administració competent.



Imatge 7. Situació de la parada d'autobús a la urbanització Rocamar (Carretera C-246a)



Font: Elaboració pròpia i imatge de Google Street View

Des d'aquesta parada es pot accedir a l'àmbit de la Modificació Puntual, bé sigui resseguint la pròpia C-246a, fins a l'accés a l'àmbit, bé sigui per l'interior de la urbanització Rocamar, a través del Passeig d'Espanya, l'Av. França i la Ronda Amèrica. La distància mesurada sobre la xarxa viària d'aquests accessos són de 530metres metres si es realitza a través dels carrers de la urbanització Rocamar. Per tant, aquest accés compleix allò especificat per l'article 14 i 16 del Decret 344/2006.

Imatge 8. Situació de la parada d'autobús a la urbanització Rocamar (Carretera C-246a) i distància fins a l'entrada del Sector de l'Autòdrom



Font: Elaboració pròpia



Imatge 9. Localització de la parada d'autobús de la línia L-2 del transport urbà de Sitges, pròxima a l'àmbit d'estudi



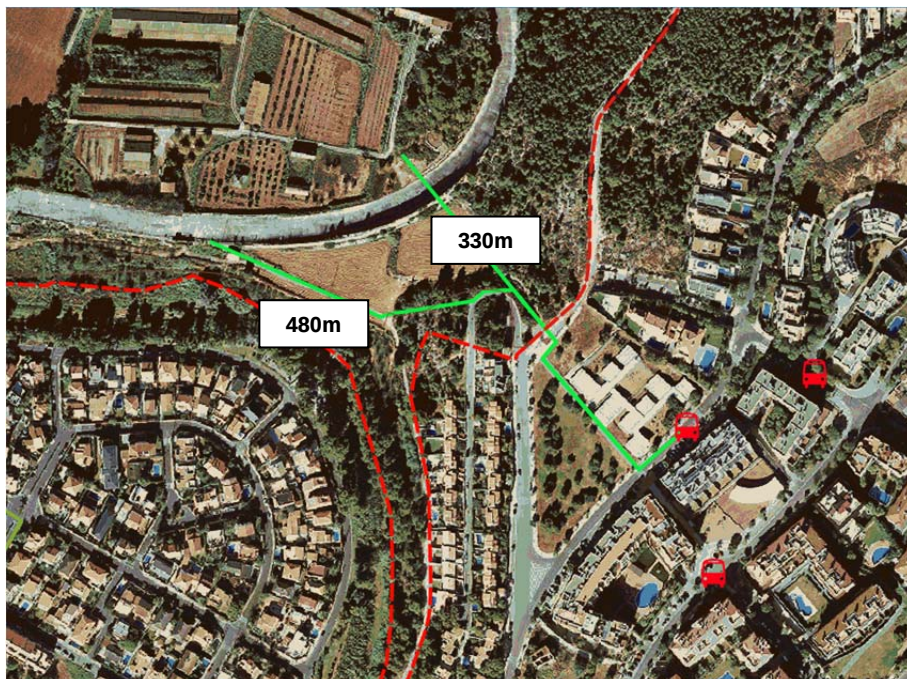
Font: Elaboració pròpia

Aquesta parada localitzada en el municipi de Sitges, davant de les escoles públiques, del carrer J. Irla es pot accedir a l'àmbit del sector, bé sigui a partir de la passarel·la peatonal per accedir al recinte, o prèviament a l'hotel que es localitza fora del sector. O per altra banda es pot accedir al recinte a partir de l'accés Sud-est al costat del programa de motor.

La distància mesurada sobre la xarxa viària d'aquests accessos, des de la parada fins a l'accés a l'autòdrom del sector sud-est (no el límit del Modificació Puntual i el sector) són de uns 480 metres, Si s'accedeix per la passarel·la peatonal, aquesta distància es disminueix fins els 330 metres aproximadament.

Aquesta parada compleix allò especificat per l'article 14 del Decret 344/2006.

Imatge 10. Situació de la parada d'autobús al carrer J. Irla (Sitges) i distància fins entrada del Sector



Font: Elaboració pròpia



Finalment, també es fa referència a la parada del bus que dóna servei a la urbanització Vallpineda, situada al nord de l'àmbit, a la B-211, que està situada a 350 de l'accés nord de l'actuació

Imatge 11. Situació de la parada d'autobús



Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a la futura nova parada de ferrocarril (RENFE) al nucli urbà de Sitges, segons el que s'indica en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, aquesta s'ubicarà al sud, sud-est del sector de l'autòdrom de Terramar, a una distància aproximada de 450 metres de l'entrada Sud-est al sector, per la passarel·la peatonal del programa hotel·ler del sector.

Imatge 12. Situació de la futura parada de RENFE (Sitges) i distància fins entrada del Sector



Font: Elaboració pròpia



### 2.1.3. Xarxa itineraris per a bicicletes

#### Xarxa de carrils bici urbans

Segons el plànol de la xarxa ciclable de la RMB (desembre 2015) (Àrea Metropolitana de Barcelona) al municipi de Sant Pere de Ribes i Sitges existeixen diferents nivells de vies/carrils bicicleta. Tota la xarxa planificada en aquests dos municipis és considera xarxa bàsica. En el següent plànol es pot veure la xarxa bàsica planificada de carrils bici a l'entorn de la present Modificació Puntual.

Imatge 13. Xarxa planificada (2015) carrils bicicleta a l'entorn de la modificació Puntual



Font: Plànol de la xarxa ciclable de la RMB (desembre 2015) (Àrea Metropolitana de Barcelona) i Google Earth

Pel que fa a la xarxa actual el mateix plànol de la xarxa ciclable de l'RMB (2015) indica la tipologia de carrils que actualment estan en funcionament.

Imatge 14. Estat de la Xarxa ciclable a l'entorn de la Modificació Puntual



Font: Plànol de la xarxa ciclable de la RMB (desembre 2015) (Àrea Metropolitana de Barcelona)

El que es veu en l'anterior plànol és que a l'entorn de la Modificació Puntual existeixen dos tipologies de carril bicicleta. Provenint del nord (Sant Pere de Ribes. Barri de Can Macià) i amb destí al Passeig marítim de Sitges i a l'àrea del barri de Roquetes hi ha un carril bici que funciona com a tal a través de camins rurals. En els últims anys aquest carril bici s'ha anat arranjant per trams. A l'immediatesa de l'àmbit, el traçat d'aquest carril ressegueix un camí més o menys paral·lel a la riera de Ribes des del barri de Can Macià, transcorre per tot el sector est i sud-est de l'autòdrom i a l'entrada principal d'aquest creua la carretera C-246a per més endavant bifurcar-se cap a Roquetes o al Passeig marítim de Sitges.

Imatge 15. Carril bicicleta rural a l'oest i entrada principal de l'autòdrom



Font: Elaboració pròpia

Com es pot veure en les anteriors imatges, el carril bicicleta indicat, coincideix en aquest tram amb el traçat de la riera.

El mateix plànol considera que les carreteres C-246a i B-211 com a xarxa ciclable, però sense carril bicicleta com a tal segregat i segur. S'ha de dir que la carretera B-211 a l'alçada de la Urbanització Santa Bàrbara i Vallpineda existeix un carril bicicleta segregat i diferenciat de la via per a vehicles resseguint la carretera de Sant Pere de Ribes.

Imatge 16. Voralers carretera C-246a i B-211 a l'alçada de l'autòdrom  
C-246a (juny 2016) B-211 (juliol 2015)



Font: Street View



Imatge 17. Carril bicicleta al a carretera de Sant Pere de Ribes (Sitges)



Font: Street View

No hi ha constància d'aparcaments per a bicicletes en els entorns immediats de l'àmbit.

#### 2.1.4. Xarxa itineraris per a vianants

La localització del l'àmbit de la Modificació Puntual en l'actual SNU del municipi de Sant Pere de Ribes, fa que la xarxa de carrers no sigui rellevant en aquests moments pel desenvolupament de la Modificació Puntual.

Així com a carrers urbans a l'entorn de l'àmbit hi ha els carrers de la urbanització de Rocamar i el nucli final del nucli urbà de Sitges en el sector de Rocamar al nord de les vies del tren (a l'est de la carretera C-246a).

Imatge 18. Carrer tipus a la urbanització Rocamar.



Imatge 19. Carrer tipus a la zona de Rocamar a Sitges (sud-est Autòdrom)



Les carreteres C-246a i la carretera B-211, no estan pensades per la circulació de vianants.

## 2.2. Motorització i aparcaments

### 2.2.1. Motorització

Segons les dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya (IDESCAT), el municipi de Sant Pere de Ribes registrà l'any 2015 un parc mòbil de 19.424 vehicles, que representa un augment de quasi el 3% respecte l'any 2010.

Taula 10: Distribució del parc de vehicles de Sant Pere de Ribes. Any 2000, 2005, 2010, 2015

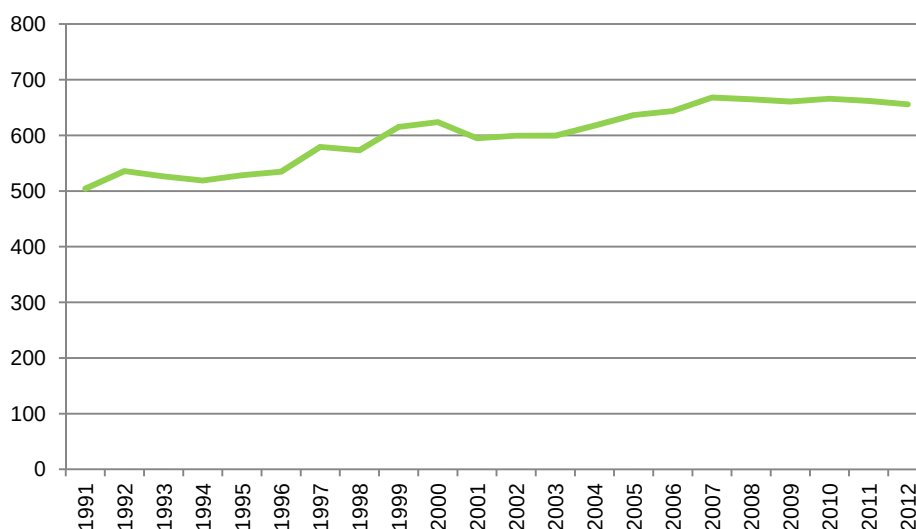
| Any  |      | Turismes | Motocicletes | Camions i furgonetes | Tractors industrials | Autobusos i altres | Total  |
|------|------|----------|--------------|----------------------|----------------------|--------------------|--------|
| 2015 | Núm. | 12.776   | 3.776        | 2.396                | 87                   | 389                | 19.424 |
|      | %    | 65,77%   | 19,44%       | 12,34%               | 0,45%                | 2,00%              |        |
| 2010 | Núm. | 12.620   | 3.168        | 2.672                | 47                   | 400                | 18.907 |
|      | %    | 66,75%   | 16,76%       | 14,13%               | 0,25%                | 2,12%              |        |
| 2005 | Núm. | 11.516   | 2.136        | 2.564                | 44                   | 355                | 16.615 |
|      | %    | 66,80%   | 18,94%       | 12,42%               | 0,32%                | 1,52%              |        |
| 2000 | Núm. | 9.179    | 1.623        | 2.086                | 44                   | 205                | 13.137 |
|      | %    | 69,87%   | 12,35%       | 15,88%               | 0,33%                | 1,56%              |        |

Font: Idescat.

El 65,77% (any 2015) dels vehicles censats es corresponen a turismes, que genera una taxa de motorització de 438 turismes/1000 habitants. Aquest índex és molt semblant, però lleugerament inferior, a la mitjana catalana que és de 440 turismes/1000 habitants (any 2012).

Si es creuen les dades del parc de vehicles amb la població, es pot calcular l'índex de motorització del municipi aquest índex permet comparar diferents territoris entre si. En el següent gràfic es pot veure que, que el parc de vehicles ha crescut, en referència a l'any 1991, fins hi tot augmentant la població de Sant Pere de Ribes. Malgrat tot es manté a un nivell inferior a un automòbil per persona.

Imatge 20. Evolució de l'Índex de motorització. Sant Pere de Ribes. Període 1991 – 2012.



Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Idescat.

Taula 11: Comparació de l'índex de motorització de diferents àmbits territorials. Any 2012

|                    | <b>Turismes</b> | <b>Motocicletes</b> | <b>furgonetes</b> | <b>Total</b>  |
|--------------------|-----------------|---------------------|-------------------|---------------|
| Sant Pere Pescador | 438,51          | 115,89              | 87,1              | <b>655,80</b> |
| Garraf             | 412,41          | 110,94              | 81,67             | <b>619,27</b> |
| Catalunya          | 443,77          | 92,03               | 103,87            | <b>663,77</b> |

Font: Idescat.

Com es pot observar, l'any 2012, té un índex de motorització superior a l'índex del Garraf, però inferior a la mitjana catalana.

### 2.2.2. Aparcaments

Pel que fa als aparcaments, en el sector d'estudi, actualment no hi ha places d'aparcament ja que es localitza en sòl no urbanitzable, sense una activitat pública en servei, per tant no es disposa d'aparcament, com s'entén en sòl urbà. Un cop es desenvolupi el sector previst en la present modificació puntual i les activitats i usos que es pretén desenvolupar amb la MP estiguin en funcionament si que s'ha de preveure espai per aparcar (Veure punt 3.4 d'aquest document).

## 2.3. Mobilitat obligada del municipi

### 2.3.1. Desplaçaments obligats per motius laborals

La mobilitat obligada s'entén com aquells desplaçaments que es realitzen per motius laborals o d'estudi, mentre que la mobilitat no obligada és aquella que es realitza a causa de l'oci. A partir de les Enquestes de Mobilitat Obligada (EMO) que es realitzen mitjançant en padró municipal d'habitants, es pot extreure la informació derivada de la mobilitat obligada. Les dades més actualitzades de que es disposa, són les de l'EMO realitzada l'any 2001 per part de l'Institut d'Estadística de Catalunya. En municipis de major pes de població es tenen dades de l'any 2011.

La següent taula mostra els desplaçaments obligats, o sigui els desplaçaments entre el municipi de Sant Pere de Ribes i altres municipis, incloent aquells desplaçaments a l'interior del propi municipi, segons siguin per motius de treball o bé per motius d'estudis (entre els joves de més de 16 anys). Els resultats d'aquesta enquesta assenyalen que al municipi de Sant Pere de Ribes es van generar, l'any 2011, un total de 21.178 (residents ocupats/estudien dins + No residents Ocupats/estudien dins + Residents Ocupats/estudien fora) viatges diaris que per una població censada de 28.783 habitants (any 2011).

Si es fixa la mirada únicament en els residents a Sant Pere de Ribes suposa un total de 0,63 desplaçaments obligats/habitant.

Taula 12: Població ocupada/alumnes resident i llocs de treball /estudi localitzats. Any 2011.

|                                          | <b>Per motius laborals</b> | <b>Per motius d'estudi</b> | <b>Totals</b> |
|------------------------------------------|----------------------------|----------------------------|---------------|
| Residents Ocupats/estudien a dins        | 3.560                      | 4.508                      | 8.068         |
| No residents ocupats/estudien a dins     | 2.246                      | 762                        | 3.008         |
| Residents ocupats/estudien fora          | 7.860                      | 2.242                      | 10.102        |
| Llocs de treball /estudi localitzats (1) | 5.806                      | 5.271                      | 11.077        |
| Població ocupada resident(2)             | 11.420                     | 6.750                      | 18.170        |
| Diferència (1) -(2)                      | -5.614                     | -1.480                     | -7.094        |

(1) Llocs de treball /estudi localitzats=Residents ocupats a dins+No residents ocupats a dins

(2) Població ocupada/estudi resident=Residents ocupats a dins+Residents ocupats a fora

Font: Idescat.

Com es pot observar, del total de 21.178 desplaçaments obligats l'any 2011 (cap a dins i cap a fora de Sant Pere de Ribes), el 38% eren a dins del propi municipi (residents que treballen dins el municipi).



Per altra banda, pel que fa a la mobilitat intermunicipal (residents a dins i fora del municipi de Sant Pere de Ribes -13.110persones que s'han de desplaçar-) s'observa que el municipi de Sant Pere de Ribes genera més desplaçaments cap a fora que no pas els que atreu (10.102 persones vs 3.008persones), fet que implica que sumant els residents i no residents que treballen a Sant Pere de Ribes signifiquen 11.076 persones que es desplacen a l'interior del municipi, nombre superior als residents de Sant Pere de Ribes que es desplacen per treballar fora del municipi, tenint en resum un balanç negatiu dels llocs de treball i estudi en el municipi (-7.094persones).

L'enquesta de mobilitat e dia feiner de l'any 2015, ens aporta noves dades a nivell general de l'àrea metropolitana de Barcelona. Donada l'escala de treball de l'enquesta, es poden utilitzar les dades pel present projecte com a referència, però no com a dades concretes, ja que la realitat del territori és molt variada.

En aquest cas interessa les dades de l'enquesta per veure els desplaçaments que es realitzen a l'àmbit d'estudi en la categoria d'Oci,- diversió- àpats – esport, ja que són principalment les activitats que es duren a terme un cop es desenvolupi en la seva totalitat la present Modificació Puntual.

L'enquesta indica que els motius principals de desplaçaments són el treball i les compres. En el cas dels homes, segueixen els desplaçaments per oci, diversió, esport, i pel que fa a les dones, el tercer motiu de desplaçament és acompanyar persones.

En termes totals (homes i dones) els desplaçaments per oci ocupen la quarta posició dels motius dels diferents desplaçaments.

Taula 13: Població ocupada/alumnes resident i llocs de treball /estudi localitzats. Any 2011.

| Motius desplaçaments          | Homes (%)   | Dones(%)    | Total(%)    |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Treball                       | 15          | 11,7        | 13,3        |
| Estudis                       | 3,4         | 3,8         | 3,6         |
| <b>Mobilitat Ocupacional</b>  | <b>18,4</b> | <b>15,5</b> | <b>16,9</b> |
| Compres                       | 9,5         | 12          | 10,7        |
| Metges                        | 1,4         | 2,4         | 1,9         |
| Visita amics i familiars      | 3,2         | 3,2         | 3,2         |
| Acompanyar persones           | 7,8         | 10,4        | 9,1         |
| Gestions                      | 3,3         | 3,1         | 3,2         |
| Oci /diversió /àpats / esport | 8,1         | 6,8         | 7,4         |
| Passeig                       | 6,1         | 3,2         | 3,6         |
| <b>Mobilitat Personal</b>     | <b>37,3</b> | <b>41,1</b> | <b>39,2</b> |
| <b>Tornada a casa</b>         | <b>44,4</b> | <b>43,5</b> | <b>43,9</b> |

Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner. 2015. Àrea metropolitana de Barcelona.

### 2.3.2. Desplaçaments obligats per mitjà de transport

A l'hora d'analitzar aquests desplaçaments, és important analitzar els mitjans de transport utilitzats en els mateixos, en aquest sentit, l'Institut d'Estadística de Catalunya els ha agrupat de la següent manera:

**Privat:** cotxe o furgoneta com a conductor, cotxe o furgoneta com a passatger o moto, a més de les combinacions d'aquestes categories entre elles o amb no motoritzat (caminant o en bicicleta).

**Públic:** autobús, autocar o microbús, metro o tren, a més de les combinacions d'aquests mitjans de transport entre ells, amb un de privat (cotxe o moto) i amb no motoritzat (caminant o en bicicleta).

**No motoritzat:** caminant o en bicicleta i la seva combinació.

**No aplicable:** Treballen o estudien en diversos municipis, tenen una segona residència al lloc de treball o estudi o no han contestat aquesta pregunta.

**No es desplaça:** Aquelles persones que treballen o estudien en el seu propi municipi.

Les següents taules i figures mostren aquestes dades d'una forma gràfica.

Taula 14: Població ocupada /alumnes resident i llocs de treball/estudi localitzats per tipus de transport.  
Sant Pere de Ribes. Any 2011

|                                         | Privat | Públic | No motoritzat | No es desplaça | No aplicable | Total         |
|-----------------------------------------|--------|--------|---------------|----------------|--------------|---------------|
| Residents ocupats a dins                | 1.042  | 495    | 830           | 1.077          | ..           | <b>3.560</b>  |
| No residents ocupats a dins             | 1.895  | 326    | ..            | ..             | ..           | <b>2.246</b>  |
| Residents ocupats a fora                | 5.621  | 1.066  | ..            | ..             | ..           | <b>7.001</b>  |
| Residents ocupats en diversos municipis | ..     | ..     | ..            | ..             | 859          | <b>859</b>    |
| Llocs de treball localitzats (1)        | 2.938  | 821    | 855           | 1.077          | ..           | <b>5.806</b>  |
| Població ocupada resident (2)           | 6.663  | 1.561  | 1.020         | 1.077          | 1.099        | <b>11.420</b> |
| Diferència localitzats - residents      | -3.726 | -740   | -165          | 0              | ..           | <b>-5614</b>  |

|                                              | Privat | Públic | No motoritzat | No es desplaça | No aplicable | Total        |
|----------------------------------------------|--------|--------|---------------|----------------|--------------|--------------|
| Residents que estudien a dins                | 727    | 554    | 2.459         | 695            | ..           | <b>4.508</b> |
| No residents que estudien a dins             | 306    | 413    | ..            | ..             | ..           | <b>762</b>   |
| Residents que estudien a fora                | 983    | 840    | ..            | ..             | ..           | <b>1.986</b> |
| Residents que estudien en diversos municipis | ..     | ..     | ..            | ..             | 256          | <b>256</b>   |
| Llocs d'estudi localitzats (1)               | 1.033  | 967    | 2.503         | 695            | ..           | <b>5.271</b> |
| Població que estudia resident (2)            | 1.710  | 1.394  | 2.528         | 695            | 424          | <b>6.750</b> |
| Diferència localitzats - residents           | ..     | ..     | ..            | ..             | ..           | <b>..</b>    |

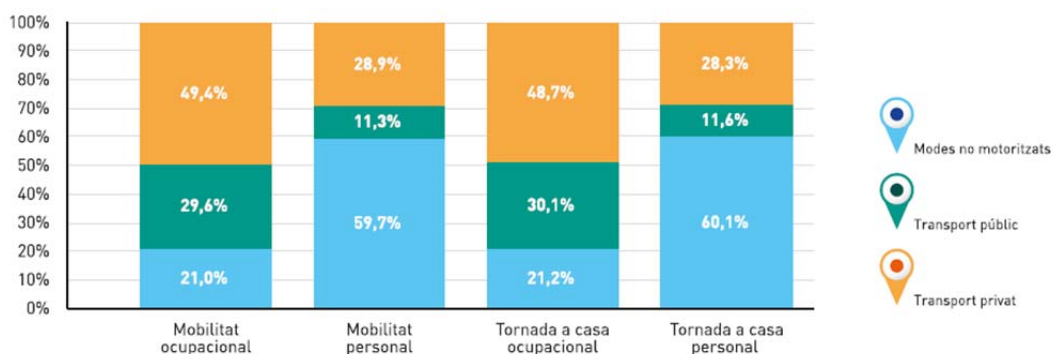
Font: Idescat.

Es pot concloure que la major part dels desplaçaments obligats per motius laborals o d'estudi a dins o cap a dins o fora de Sant Pere de Ribes es realitzen en mitjans motoritzats de vehicle privat. Capgiren aquest fet els residents que estudien dins de Sant Pere Ribes (que es desplacen al centre d'estudi amb mitjans no motoritzats - a peu o bicicleta) i els estudiants residents a Sant Pere de Ribes que estudien fora, en aquest cas es desplacen majoritàriament amb vehicle privat, però amb percentatges molt semblants a aquells estudiants que es desplacen en transport públic per estudiar fora del municipi.

L'enquesta de mobilitat en dia feiner de l'any 2015, aporta dades més actualitzades, però a una escala de treball molt gran, aquest punt al igual que l'anterior es poden utilitzar les dades com a referència, però no com a dades concretes per l'àmbit de la Modificació Puntual.

Així tenint en compte els modes de transport i els motius de desplaçaments es pot veure que els desplaçaments personals es realitzen principalment en modes de transport no motoritzat (a peu o bicicleta), seguit pel transport privat.

Imatge 21. Motius de desplaçament i modes de transport



Font: Enquesta de mobilitat en dia feiner. 2015. Àrea metropolitana de Barcelona.

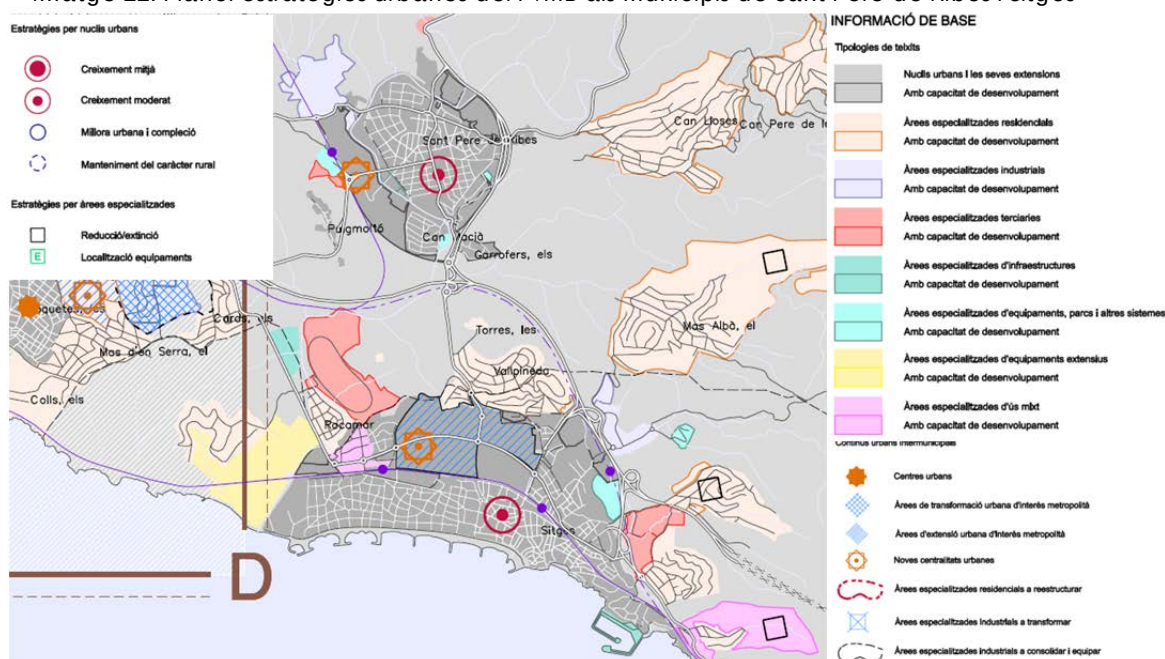
### 3. PRESENTACIÓ DEL PLANEJAMENT

#### 3.1. Pla Territorial Metropolità de Barcelona

La Regió Metropolitana de Barcelona és un dels set àmbits funcionals definits al Pla territorial general de Catalunya. Comprèn una extensió geogràfica de 3.236 km², el 10% del territori català, i l'integren els 164 municipis de les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

El 20 d'abril de 2010, el Govern de Catalunya va aprovar definitivament el Pla territorial metropolità de Barcelona, publicat al DOGC 5627 el 12 de maig del mateix any.

Imatge 22. Plànol estratègies urbanes del PTMB als municipis de Sant Pere de Ribes i Sitges



Font: Pla Territorial Metropolità de Barcelona

El Pla territorial preveu per Sant Pere de Ribes i Sitges un creixement de tipus moderat i li atribueix una polaritat de tipus comarcal.

Gran part de l'àmbit de la Modificació puntual està classificat per part del PTMB com a sòl urbanitzable no delimitat, al qual el planejament general de Sant Pere de Ribes se li atorga l'ús de parc temàtic, com a pol dinamitzador d'activitats econòmic-turístiques. La part del sòl no urbanitzable està classificat per part del PTMB com a sòl de Protecció Especial d'interès natural i agrari.

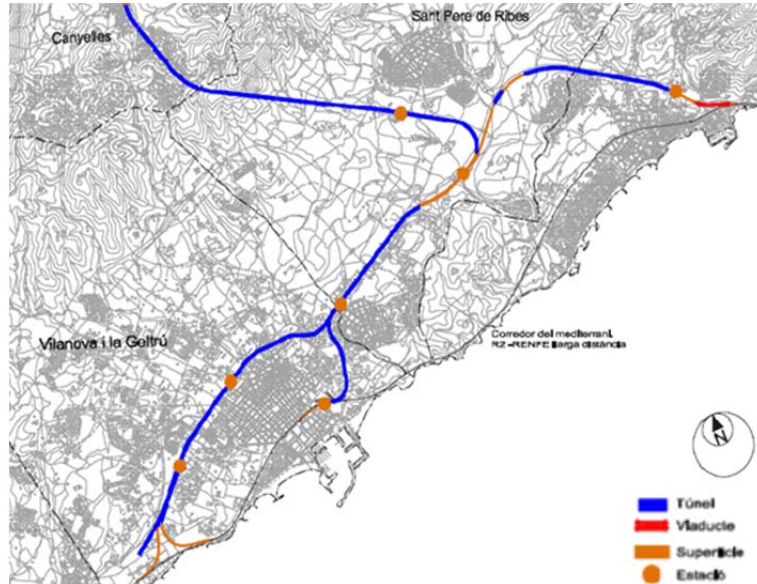
El Pla Territorial Metropolità proposa, entre altres coses, la construcció de la Línia Orbital Ferroviària i de noves estacions.

- Línia Orbital Ferroviària: Aquesta línia unirà transversalment les grans ciutats de l'Arc Metropolità sense passar per Barcelona i utilitza diversos trams de la xarxa ferroviària existent. El traçat d'aquesta línia permetrà, a més d'unir les estacions principals d'aquestes poblacions, donar cobertura a les àrees urbanes que travessa. Aquesta infraestructura va molt lligada a les propostes de desenvolupament urbà, ja que uneix les ciutats nodals de la regió, les ja consolidades i aquelles que han de concentrar els creixements. El traçat d'aquesta línia ha estat definit al pla director urbanístic de la LOF, i aquesta és la proposta que recull el Pla. Al Garraf el traçat d'aquesta línia i el possible desviament de la línia actual entre Barcelona i Vilanova admeten diverses solucions que s'han recollit com a possibles alternatives a estudiar.



En el desenvolupament d'aquesta línia ferroviària orbital inclou una estació a un indret molt pròxim a l'àmbit de la present Modificació Puntual.

Imatge 23. Traçat i estacions de la proposta del línia ferroviària orbital – Tram Vilanova i la Geltrú – Vilafranca del Penedès.



Font: Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà. Nota de premsa del DPTOP (2010)

Aquesta proposta del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, es concreta en el **Pla director urbanístic de la reserva de sòl per a l'establiment de la Línia Orbital Ferroviària**

- Noves estacions al municipi de Sitges. Aquest pla proposa dues estacions a la vila de Sitges i aquestes són:  
 Estació per la Línia Orbital Ferroviària. Aquesta estació s'ubicarà a la zona de Pins Vens (Parc del Rocar)  
 Nova estació per la línia existent (R2). **Aquesta estació s'ubicaria a la zona del Vinyet.** Aquesta estació és d'interès ja que donaria cobertura a més població i concretament es localitzaria el costat de l'àmbit d'estudi.

Imatge 24. Plànol d'infraestructures ferroviàries i de transport públic. Xarxa proposada. Detall entorn a l'àmbit de la Modificació Puntual



Font: Pla Territorial Metropolità de Barcelona, detall plànol 3.1.

Imatge 25. Plànol d'infraestructures de mobilitat. Infraestructures viàries. Xarxa proposada. Detall entorn a l'àmbit de la Modificació Puntual



Font: Pla Territorial Metropolità de Barcelona, detall plànol 3.3.

### 3.2. Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC)

El PDUSC 1, té per objectiu “identificar els espais costaners que no han sofert un procés de transformació urbanística classificats pel planejament vigent com a sòl urbanitzable no delimitat i sòl no urbanitzable, i preservar-los de la seva transformació i desenvolupament urbà, per garantir el desenvolupament urbanístic sostenible del territori”.

Els sòls objecte d'estudi estan qualificats pel PDUSC-1 com a “sòl urbanitzable delimitat” (clau UD)<sup>1</sup> fora de la franja de 500 metres des del domini públic. Per ells determina, en l'article 12 de la normativa, que no modifica el seu règim urbanístic, però recull de forma expressa les condicions a les que queda sotmesa la seva transformació urbanística (seguint en els articles 17 i 18).

Els articles esmentats fan referència a sòls urbanitzables delimitats sense pla parcial vigent i a sòls urbanitzables no delimitats amb programa d'actuació urbanística o pla parcial de delimitació vigents, però regulen únicament aquells que queden dins la franja dels 500m., no aquells que la sobrepassen, com és el cas de l'Autòdrom Terramar.

El PDUSC 2, te per objectiu “identificar els espais costaners classificats pel planejament vigent com a sòl urbanitzable delimitat sense pla parcial aprovat definitivament que per la seva posició territorial amb relació als objectius de protecció del litoral definits al Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner aprovat definitivament pel Conseller de Política Territorial i Obres Públiques el 25 de maig de 2005 (en endavant PDUSC-1) s'han de preservar de la seva transformació i desenvolupament urbà o bé s'hi ha d'establir directrius i condicions específiques per al seu desenvolupament, a fi de garantir el desenvolupament urbanístic sostenible del territori”.

En aquest sentit el PDUSC-2 enuncia (en el punt 1 de l'article 5 de la Normativa) el llistat dels sectors de planejament que el pla vol preservar de la seva transformació i desenvolupament i que determina es classifiquin com a sòl no urbanitzable costaner. De la mateixa manera, en el punt 2 del mateix article enumera els sectors que es podran desenvolupar seguint unes directrius i condicions específiques. En cap dels dos llistats enunciats es troba l'Autòdrom Terramar.

1.Tot i que el planejament general de Sant Pere de Ribes classifica aquest sector com a urbanitzable no delimitat (o sectoritzat), veure apartat “Pla General d'Ordenació Urbana Municipal”.

### 3.3. Pla General d'Ordenació Urbana de Sant Pere de Ribes

La Revisió del Pla General de Sant Pere de Ribes es va aprovar definitivament el 17 d'octubre del 2001 i publicar al DOGC del 21 de novembre del mateix any. Aquest document classifica els sòls inclosos en aquesta modificació de l'Autòdrom Terramar i el seu entorn com a: sòl no urbanitzable, sòl urbanitzable no delimitat –Sector 17.2, no sectoritzat- i sòl urbà UA 26 Rocamar i UA 10 Minivilles.

Respecte a les qualificacions presents l'àmbit de la present modificació són les següents:

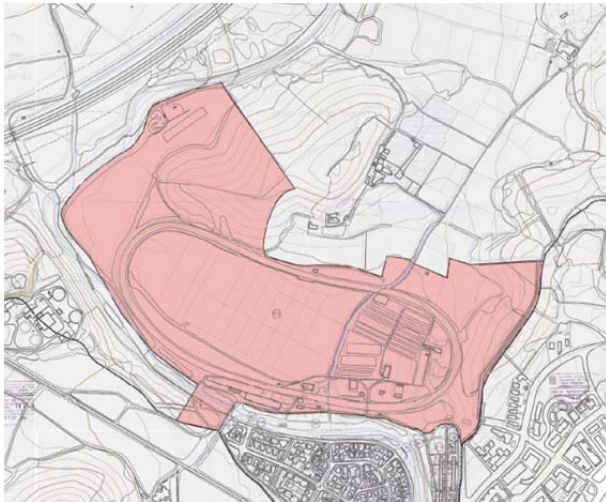
A nord la part del sòl no urbanitzable fora del SUND17.2 actual conté fins a tres qualificacions: sòl d'interès natural -clauSRP-2- (1366,93 m2), sòl d'interès agrícola -clau SRP-3- (34.535 m2), sòl d'interès paisatgístic -clauSRP-4- (8.531,17 m2) i els sistemes de comunicacions de la xarxa viària B1. (889,40m2)

A la part central el sòl urbanitzable no delimitat SUND Sector 17.2 (507.363,07m2)abasta la totalitat de l'àmbit previst pel Pla General al qual se li atorga l'ús de parc temàtic, com a pol dinamitzador d'activitats econòmic-turístiques.

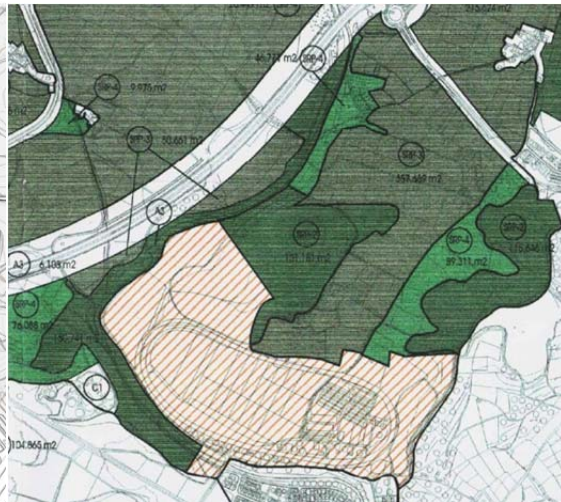
A sud, fora de l'àmbit del SUND17.2 actual s'incorpora per un cantó la part de l'àmbit de la UA 26 Rocamar amb dos claus: A3-sistema d'espais lliures vols de Riera al marge nord de la Riera de Ribes en contacte directe amb l'espai de l'Autòdrom i els sistemes de comunicacions de la xarxa viària urbana -clau B1, i també part de l'àmbit de la UA 10 Minivilles, concretament el vial perimetral de la xarxa viària urbana -clau B1 que voreja minivilles a cota baixa resseguint el marge de la riera i el sistema de parcs, jardins i places públiques -clau A2- directament limítrof amb l'àmbit de l'Autòdrom al límit nord de la urbanització. 15.680m2, 2.877m2 i 1.570m2 respectivament.

Imatge 26. Classificació urbanística del sòl

Classificació sòl urbanitzable no delimitat



Classificació sòl no urbanitzable



Font: Plànols informatius de la MP PGOU.

### 3.4. Proposta de la Modificació Puntual

En base als objectius principals i criteris anteriorment descrits l'àmbit s'ordena entorn a quatre vectors: preservar el valor històric del lloc, potenciar-ne els seus valors paisatgístics i ambientals, promoure la polivalència de activitat i garantir la integració i estructuració amb l'entorn.

En coherència amb els mateixos l'ordenació de l'àmbit s'organitza en tres espais clarament diferenciats que conformen l'espai central del pla i una estructura d'espais perimetral de valor paisatgístic amb funcions d'oci i lleure que configuren i connecten les diferents zones verdes i equipaments proposats i els dota de funcionalitat.

#### Les zones

-A l'espai central, vinculat a l'oval històric s'ordena tot el programa **Centre d'esdeveniments i usos complementaris terciaris** annexos on es desenvoluparà el programa llavor equestre competitiu i altres



activitats de caràcter esportiu, cultural, recreatiu i d'esbarjo a l'aire lliure. Dins aquest espai multifuncional es diferencien tres àmbits: al perímetre la pista històrica de l'Autòdrom, al centre les esplanades multifuncionals que s'organitzen entorn un passeig central amb accés principal per l'est i al nord, darrera de la barrera de xipressos existents, una terrassa on s'emplaça el sostre (quadres) necessari pel desenvolupament de l'activitat eqüestre. La idea és posar en valor el recinte delimitat per la pista, preveient en ell les mínimes construccions possibles a l'interior (catalogades algunes d'elles), donant preferència al paisatge del lloc i retornant a la imatge original del recinte de l'any 1923. Posar en valor el patrimoni del circuit significa no amargar-lo amb edificis i serveis de suport i per aquest motiu a l'interior es preveu molt poca edificabilitat i el principal sostre de l'activitat eqüestre s'emplaça fora del recinte. Aquesta posició proporciona un millor encaix i transició amb el territori proper i garanteix una millor compatibilitat entre els diferents usos previstos dintre del recinte.

-Al límit est, en continuïtat als teixits urbans consolidats de Sant Pere de Ribes i Sitges es preveu la implantació del programa terciari-hoteler complementari de l'actuació que acull la major part del sostre de la MPGOU. Aquest es distribueix en dos àmbits clarament diferenciats: un primer espai exterior al recinte que ordena i configura l'accés principal al Centre d'esdeveniments des dels sòls residencials consolidats a l'Est (Espai porta-mirador) i un segon gran espai integrat al límit est emplaçat ja dintre del recinte històric (Espai Conference). Aquesta posició compactada a l'est de l'actuació garanteix continuïtat, connexió entre els dos espais així com el possible funcionament independent dels programa hotelier i terciari d'aquests espais.

-Al límit sud en paral·lel al circuit es preveu la consolidació d'un espai de coixí entre el circuit i la Riera de Ribes amb tres funcions bàsiques: permetre la implantació del programa terciari-motor que consolidarà la façana sud del recinte, construir un espai de passeig perimetral vinculat a la Riera de Ribes i garantir les condicions d'ús enfront la inundabilitat d'aquesta vora sud del recinte donant sortida segura a tots els espais dins l'àmbit d'ordenació en cas d'avingudes d'aigua.

Aquest espai de coixí entre el circuit i la Riera de Ribes acollirà el sostre (part existent) d'oficines i espais de showroom, magatzem i taller vinculats al desenvolupament d'activitats de mostratge, presentació i exposició del món motor i consolidarà un passeig de vora circular a cota segura enfront el risc d'inundabilitat vinculat al recorregut de la Riera de Ribes amb continuïtat amb els Parcs forestals i de Ribera previstos i equipament esportiu, així com en continuïtat amb els recorreguts preexistents en el sòl no urbanitzable.

La posició d'aquestes peces complementàries del programa principal del Centre d'esdeveniments es vincula a l'estudi detallat de l'àmbit i dels seus valors i a la garantia de funcionalitat autònoma de les mateixes. Aquest espais concentraran el sostre de nova implantació amb tipologies diferenciades que garanteixin la integració en el paisatge i topografia de cada una de les ubicacions.

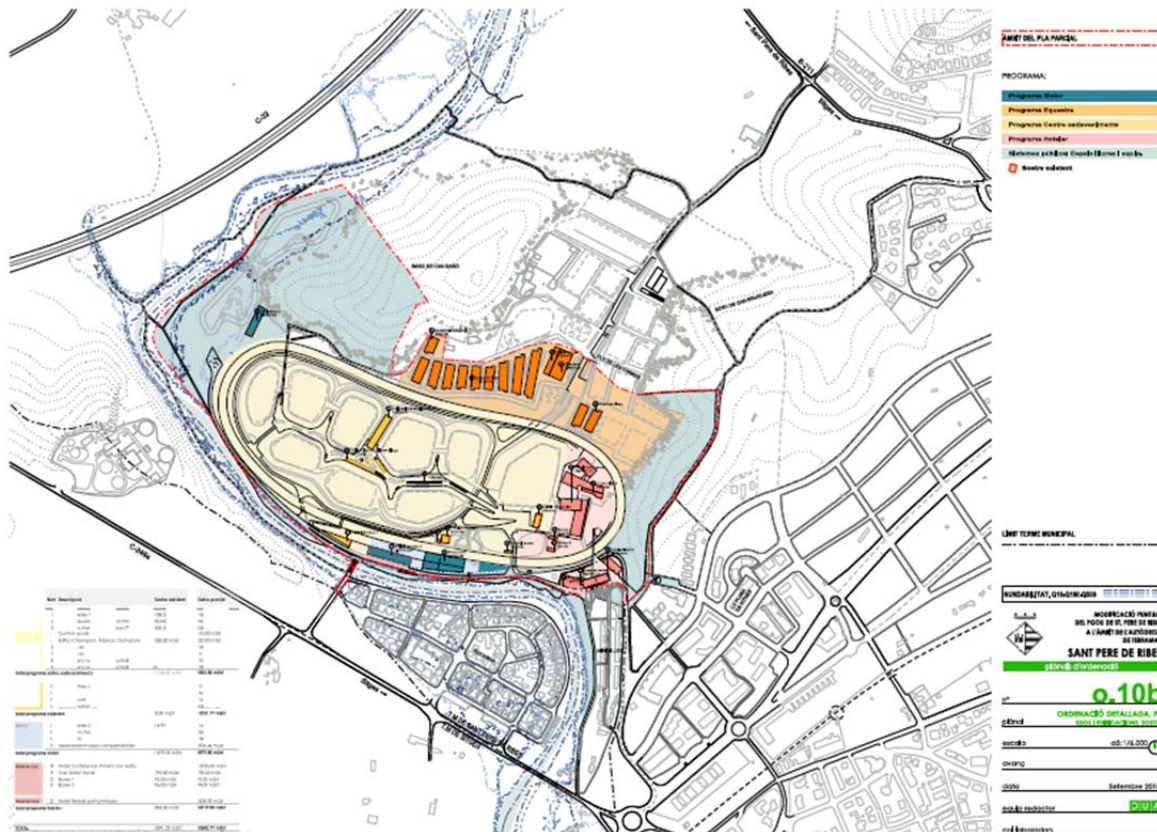
- A l'espai central, vinculat a l'oval històric s'ordena tot el programa **Centre d'esdeveniments i usos complementaris terciaris** annexos on es desenvoluparà el programa eqüestre competitiu i altres activitats de caràcter esportiu, cultural, recreatiu i d'esbarjo a l'aire lliure. Dins aquest espai multifuncional es diferencien tres àmbits: al perímetre la pista històrica de l'Autòdrom, al centre les esplanades multifuncionals que s'organitzen entorn un passeig central amb accés principal per l'est i al nord, darrera de la barrera de xiprers existents, una terrassa on s'emplaça el sostre (quadres) necessari pel desenvolupament de l'activitat eqüestre.

- Al límit est, en continuïtat als teixits urbans consolidats de Sant Pere de Ribes i Sitges es preveu la implantació del **programa terciari-hoteler** complementari de l'actuació que acull la major part del sostre de la MPGOU. Aquest es distribueix en dos àmbits clarament diferenciats: un primer espai exterior al recinte que ordena i configura l'accés principal al Centre d'esdeveniments des dels sòls residencials consolidats a l'Est (Hotel-terciari porta-mirador) i un segon gran espai integrat al límit est emplaçat ja dintre del recinte històric (Hotel-Conference). Aquesta posició garanteix continuïtat amb el teixit consolidat, connexió entre els dos espais així com el possible funcionament independent dels programa hotelier i terciari d'aquests espais.

- Al límit sud en paral·lel al circuit es preveu la consolidació d'un espai de coixí entre el circuit i la Riera de Ribes amb tres funcions bàsiques: permetre la implantació del **programa terciari-serveis** que

consolidarà la façana sud del recinte, construir **un espai de passeig perimetral vinculat a la Riera de Ribes** i garantir les condicions d'ús enfront la inundabilitat d'aquesta vora sud del recinte donant sortida segura a tots els espais dins l'àmbit d'ordenació en cas d'avingudes d'aigua.

Aquest espai de coixí entre el circuit i la Riera de Ribes acollirà el sostre (part existent) d'oficines i espais de showroom magatzem i taller vinculats al desenvolupament d'activitats de mostratge, presentació i exposició del món motor i consolidarà un passeig de vora circular a cota segura enfront el risc d'inundabilitat vinculat al recorregut de la Riera de Ribes amb continuïtat amb els Parcs forestals i de Ribera previstos i equipament esportiu, així com en continuïtat amb els recorreguts preexistents en el sòl no urbanitzable.



Esquema. Les zones

### Els sistemes públics

En relació als sistemes públic donada la naturalesa de l'àmbit i necessitats i realitat tant de l'activitat principal del centre d'esdeveniments (que es configura com un gran parc) com de l'entorn edificat principalment en tipologia residencial unifamiliar les cessions de sistema d'espais lliures s'organitzen en una xarxa al Sud Est i Oest del circuit. En coherència amb els elements i valors preexistents així com en la naturalesa funcional dels mateixos es defineix un sistema de lleure i gaudi vinculat al passeig i recorreguts entorn l'àmbit i als valors paisatgístics de l'entorn. La modificació estructura un recorregut a través dels nous espais lliures i vials, camins públics existents i nous recorreguts que connecta les diferents zones verdes proposades i les dota de funcionalitat. Concretament:

-Al sud com s'ha avançat es preveu la conformació a cota segura enfront el risc d'inundabilitat d'un passeig de vora vinculat al recorregut de la Riera de Ribes que recull tots els camins per a vianants i bicicletes de caràcter territorial que creuen l'àmbit.

-Al límit oest, a la zona més plana mitjançant la creació d'una nova plantació de Bosc de Ribera es preveu la creació d'un parc, on es proposa l'espai d'estada més estàtic de l'àmbit, i en darrer terme –i en períodes greus d'inundació- generar un espai capaç d'absorbir part de les aigües de la riera. A la zona nord d'aquesta àrea es preveu la cessió de gran part del Bosc de Can Baró que s'ordenarà com a parc forestal i es vincularà als recorreguts existents de la xarxa de camins rurals i paisatgístics del municipi.

-A l'Est es preveu la creació d'un altre parc forestal vinculat al Bosc de Can Bruguera i al camí paisatgístic de carena i miradors previstos a "la carrerada" i als àmbits urbans de Minivilles i La Plana de Sitges. La ordenació d'aquest espai ha de permetre millorar i dotar de continuïtat l'estructura urbana en relació al recinte de l'Autòdrom i la seva connexió cap a l'oest del terme. Amb aquest objectiu en aquest límit es configura la connexió a través d'un recorregut accessible cap al nou passeig de vora entorn de la Riera a sud i cap al sòl no urbanitzable a nord. Així mateix en aquest costat est es preveu també millorar la connexió a través del l'antic camí de l'autòdrom que limita amb Minivilles a cota baixa.

## ORDENACIÓ DE DETALL DE L'ACTUACIÓ

### Usos i activitats

Potenciar la implantació i polivalència d'activitats és un dels objectius bàsics de la proposta. L'activitat turística-econòmica a implantar dintre de l'àmbit gira entorn diferent eixos d'activitat que es desenvolupen de forma complementària i sinèrgica i permeten organitzar un gran projecte que atrau inversions ambicioses amb caràcter desestacional. Es preveu en funció de l'època de l'any alternar activitats econòmiques, esportives, culturals i socials dins l'àmbit a fi de garantir un pol d'experiències i d'activitats econòmiques i llocs de treball.

L'Autòdrom té la vocació de convertir-se en un pol d'activitat municipal i comarcal, un espai viu i dinàmic tot l'any, amb diversitat de productes i amb possibilitat d'atraure diferents tipus d'usuaris. La proposta garanteix que totes les activitats funcionaran de forma complementària i que tant els programes esportius com de serveis generaran per si mateixos demanda suficient per garantir el funcionament del programa hotel·ler previst.

#### 1- Activitats vinculades al món eqüestre

El primer terme, i com a motor principal del centre d'esdeveniments es preveu la celebració d'esdeveniments eqüestres competitiu, concursos, exhibicions i/o competicions de cavalls similars als que ja organitza l'empresa Grandprix a Fontainebleau<sup>2</sup>. Aquesta activitat es preveu que es desenvolupi principalment en l'època de gener a abril (desestacional) acollint el mercat Europeu de salts d'hivern. La posició a prop de la frontera aporta una posició competitiva respecte els altres centres similars existents al territori espanyol. Els cavalls no es preveu que estiguin instal·lats permanentment al recinte, no es tracta d'una hípica, sinó únicament durant els períodes de realització de les proves i aclimatació al clima mediterrani. Al llarg de l'any es preveu diferents tipus d'esdeveniments relacionats amb els cavalls amb una ocupació del voltant de 18 setmanes /any que allotjaran en funció de la dimensió de l'esdeveniment entre 700 i 2400 cavalls. La durada mitja dels esdeveniments és de dues setmanes i les persones participant requereixen allotjament proper al centre durant tot aquest període.

Aquest programa és el que més condiciona l'ordenació de l'àmbit donat que la quantitat i dimensions de les esplanades multifuncionals (nou en total) són les mínimes considerades per la Federació Eqüestre Internacional (FEI) per a poder a dur a terme una competició de salts de nivell europeu com la que es planteja. De fet, cada pista de competició hauria de tenir una pista d'entrenament confrontant i en aquest centre d'esdeveniments en concret, per a ocupar menys espai, s'està preveient un pista d'entrenament per cada dues de competició. També la viabilitat d'explotació de l'activitat resta condicionada a la capacitat del recinte. Les necessitats d'aparcament previstes al recinte es vinculen directament a aquesta ús principal que requereix de grans superfícies d'aparcament per acollir el tipus de transport principal dels cavall.

---

2. <http://www.grandparquet.com>

Fontainebleau s'ha convertit en un lloc únic dedicat als cavalls i a l'esport. Totalment renovat, aquest recinte modern i funcional encaixa perfectament amb el seu entorn natural (el bosc de Fontainebleau). Es tracta d'un dels espais més reconeguts i més bells per fer competicions a Europa, un lloc d'esdeveniments en tota regla, capaç d'albergar tot tipus d'events professionals i esportius. Té capacitat per a 10 000 persones. Exemples similars de llocs eqüestres amb d'altres activitats: <https://bionicsphere.com> (Samorin, Eslovàquia)



## 2- Activitats vinculades al món (auto)drom

Un dels altres pilars forts de la proposta és el motor, un vector que ve donat pel lloc i la seva història. Atès el valor patrimonial de les instal·lacions existents, es vol utilitzar el recinte per a organitzar festivals i mostres de cotxes d'època, esdeveniments per a aficionats al món de l'automobilisme i/o per a marques que es vulguin ensenyar, realitzar proves, reparacions de peces singulars, etc.



Recuperació grades i circuit

A la vista de les necessitats i demandes exposades per les diferents marques del motor, es preveu consolidar al front sud, entorn l'edifici de Grades preexistent un conjunt d'edificis unitari que a l'entorn d'aquest espai, consolidi un espai de referència pel món del motor del nostre país. Aquest edificis acolliran espais per oficines, exposició-centre de conferències, taller, magatzem i aparcament que funcionarien independents però complementàriament amb el recinte i amb vinculació a l'espai d'equipament on es preveu la implantació d'una pista de mostratge i presentació de vehicles, que permeti activitats de presentació i prova de nous models i formació vial, activitat que no es pot fer en el propi circuit.



Recuperació grades i front sud.



Circuit de mostratge tipus. Exemple pista 200x20m polivalent

## 3- Fires i esdeveniments varis

Aquesta oferta es complementaria amb d'altres tipus d'esdeveniments que puguin aprofitar els espais ordenats com: seminaris, congressos, festivals, mercats, fires, etc., o fins i tot rodatges de pel·lícules o d'espots publicitaris.



Perspectiva de l'ordenació. Passeig vertebrador. Autors: Batlle & Roig

#### 4- Activitats terciària-serveis-oficines-restauració-recreatiu-taller-magatzem-aparcament

Es preveu també a dintre del recinte la implantació d'usos de serveis complementaris que recolzen i possibiliten cada una de les activitats descrites a implementar dins del recinte: restauració-serveis-oficines-recreatiu i aparcament. Part d'aquest programa es preveu es pugui implantar en edificacions preexistents dintre de l'àmbit.



Implantació activitats en edificacions existents dintre recinte

#### 5- Activitats terciària-hotelera

Satisfer de forma integrada les necessitats de pernoctació i de lleure dels usuaris del Centre d'esdeveniments i del Centre (Auto)drom és també un dels objectius de la proposta.

Tal i com s'ha constatat a l'estudi de viabilitat l'oferta turística actual del municipi és molt minsa i les potencialitat molt gran. A fi d'ampliar i consolidar aquesta oferta turística del municipi es preveu la implantació a l'àmbit d'oferta economico-turística que doni servei directe al recinte i complementi l'escassa oferta existent a Sant Pere de Ribes en relació a l'entorn. Concretament es preveu la implantació de 2 hotels dintre de l'àmbit, amb una oferta mínima de 260 places.

Es preveu que la demanda de l'activitat vinculada al propi recinte superi amb escreix la oferta d'allotjament previstadintre de l'àmbit. El dimensionat que es realitza del sostre hotelier es determina a partir d'un encaix previ del mateix de forma coherent i integrada amb les característiques de l'àmbit.

A partir de les dades disponibles de previsió de pernoctacions derivades de l'activitat pròpia del recinte (amb ús eqüestre) el sostre hotelier previst a l'àmbit absorvirà només entre un 21% i un 38% dels requeriments previstos pels diferents esdeveniments del programa d'activitats principal del centre

d'esdeveniments garantint una repercussió econòmica directe pel municipi. La resta de la demanda es preveu es cobreixi a l'exterior del centre, aprofitant la oferta ja consolidada als municipis propers.

Per a la resta d'usos es preveu les pernocatcions ocuparan el recinte de forma variable, però amb garantia de consolidació i creixement constant en base també a l'entorn i a la tipologia prevista, que oferirà serveis diferencials i espais de conferències per a garantir el seu èxit i valor.

Cada una de les peces hoteleres previstes es preveu aportin una oferta diferenciada dintre i fora del recinte i puguin funcionar de forma autònoma :

1. Hotel-mirador. 4\* 50hab. Ubicat en el límit S-E en contacte directe amb el teixit residencial consolidat i sòl urbà de la Plana de Sitges i Minivilles i alhora en contacte amb el recinte.
2. Hotel-conference (vinculat a l'Edifici de Can Sidós). 4\*. 200hab. Ubicat dintre del recinte a l'extrem est i vinculat a l'edifici patrimonial.

### L'ordenació de les zones

Com s'ha avançat es diferencien dintre de l'espai d'aprofitament privat quatre espais:

- **L'espai del Centre d'esdeveniments.** El centre d'esdeveniment s'organitza al seu interior en tres àmbits: la pista de l'Autòdrom al perímetre, les esplanades multifuncionals al centre i l'espai de terrasses polivalents al nord.

Al nord de la pista s'organitzen 3 terrasses polivalents que funcionen com a espai de suport al recinte. En aquest espai concretament darrera de la filera de xiprers existents a l'oest es preveu la implantació del sostre de quadres permanents i a l'est la ubicació d'espais d'aparcament/o quadres temporals així com els espais de càrrega i descàrrega.

**L'accés principal** des del vial públic a aquest espai es produirà en transport rodat per nord i pel sud i sud-est amb caràcter de vianants i des del transport públic. **L'espai d'aparcament** s'ubica a les terrasses polivalents.

**L'espai Hotel-Conference.** A l'est del recinte històric es preveu la reserva d'un espai de grans dimensions per a la implantació del programa hotelier Hotel-Conference vinculat a l'edifici de Clot d'en Sidós. Aquest programa recuperarà també per a l'ús restauració dos de les antigues edificacions incloses dins l'àmbit.

**L'accés principal** des del vial públic a aquest espai es produirà en transport rodat i amb caràcter de vianants i des del transport públic des del nou accés sud-est carena. **L'espai d'aparcament** s'ubica sobre rasant dintre del mateix recinte.

- **L'Espai porta-mirador.** A l'est, exterior al recinte històric, a l'espai de connexió entre el recinte i el sòl urbans consolidats de Sant Pere de Ribes i Sitges, aprofitant la topografia es preveu la construcció d'un espai mixt, que actua com a ròtula entre les dues realitats, i que construirà la porta d'accés al recinte des dels teixits urbans consolidats. La ordenació detallada de l'àmbit ha de garantir conjugar en aquest espai, que s'ubica a cota intermitja entre la carena i l'accés en túnel al recinte la implantació de diferent usos hotelers i terciaris.

**L'accés principal** des del vial públic a aquest espai es produirà en transport rodat i amb caràcter de vianants i des del transport públic des del nou accés sud-est carena. **L'espai d'aparcament** s'ubica sota la rasant superior aprofitant el desnivell existent.

- **L'Espai (Auto)drom.** Al sud, exterior al recinte històric es preveu vinculat a la recuperació de les grades històriques la consolidació d'un nou front edificat que donant continuïtat al front existent acollirà del programa-terciari vinculat al motor i garantirà la construcció d'una façana unitària i consolidació d'un espai segur de passeig entorn l'àmbit contigu de la Riera de Ribes. **L'espai d'aparcament** s'ubica vinculat a l'espai porta-mirador.



L'**accés principal** des del vial públic a aquest espai es produirà en transport rodat i amb caràcter de vianants i des del transport públic des del nou accés sud-est carena.

### El sostre i l'ordenació de l'edificació

L'actuació procura la mínima implantació possible d'instal·lacions i edificacions sota els límits de necessitats bàsiques establerts pel programa.

Del sostre existent construït actualment a l'Autòdrom -18.664 m<sup>2</sup>st- la proposta d'ordenació implica enderrocar les instal·lacions ramaderes i agrícoles que han anat apareixent en els darrers anys -15.017 m<sup>2</sup>st-.

Es preveu mantenint -3.591 m<sup>2</sup>st-de sostre actualment edificat. La proposta preveu mantenir i rehabilitar el propi circuit i les grades per a la implementació d'activitats complementaries al motor, el Palau masia Clot dels Freres (69c-que s'usarà com a oficines del recinte) i Can Sidós (43c-que s'usarà com a hotel). Així mateix es preveu mantenir l'edifici de l'antiga fàbrica de pistons (Fàbrica campions) i dos petits edificis del recinte (boxes).



Recuperació patrimoni edificat

A més es preveuen 49.091m<sup>2</sup> de sostre de nova implantació vinculats al nou programa.

**En total es preveuen 52.683 m<sup>2</sup>st. edificable a dintre del sector.** Aquest sostre es distribueix vinculat a cada un dels programes de l'activitat:

- Programa centre esdeveniments-equestre: 15.152m<sup>2</sup>
- Programa terciari- recreatiu-comercial-restauració-oficines: 5.833m<sup>2</sup>
- Programa terciari-oficines-serveis: 8.979m<sup>2</sup>
- Programa terciari-hoteler: 22.719m<sup>2</sup>

La resta d'instal·lacions es preveu que siguin temporals (carpes) i no impliquin nou sostre construït.

EAMG. MODIFICACIÓ PUNTUAL PGO "'AUTÒDROM TERRAMAR". SANT PERE DE RIBES

|                     | PLANEJAMENT VIGENT PGOU |         | PROPOSTA MODIFICACIÓ PGOU |         | QUADRE RESUM   |        |
|---------------------|-------------------------|---------|---------------------------|---------|----------------|--------|
| RÈGIM               | SUPERFÍCIE              |         | SUPERFÍCIE                |         |                |        |
| TOTAL ÀMBIT         | 572.814,08 m²s          | 100,00% | 572.814,08 m²s            | 100,00% | 0,00 m²s       | 0,00%  |
| sòl urbà            | 20.128,51 m²s           | 3,51%   | 16.748,61 m²s             | 2,92%   | -3.379,90 m²s  | -0,59% |
| sòl urbanitzable    | 507.363,07 m²s          | 88,57%  | 531.294,90 m²s            | 92,75%  | 23.931,83 m²s  | 4,18%  |
| sòl no urbanitzable | 45.322,45 m²s           | 7,91%   | 24.770,57 m²s             | 4,32%   | -20.551,88 m²s | -3,59% |

MPGOU AUTÒDROM DE TERRAMAR. QUADRE RESUM PLANEJAMENT

|                                       | PLANEJAMENT VIGENT PGOU |         | PROPOSTA MODIFICACIÓ PGOU |         | QUADRE RESUM   |         |
|---------------------------------------|-------------------------|---------|---------------------------|---------|----------------|---------|
| PLANEJAMENT                           | SUPERFÍCIE              |         | SUPERFÍCIE                |         | SUPERFÍCIE     |         |
| TOTAL ÀMBIT                           | 572.814,08 m²s          | 100,00% | 572.814,08 m²s            | 100,00% | 0,00 m²s       | 0,00%   |
| sòl urbà                              | 20.128,51 m²s           | 3,51%   | 16.748,61 m²s             | 2,92%   | -3.379,90 m²s  | -0,59%  |
| SISTEMES                              | 20.128,51 m²s           | 100,00% | 16.748,61 m²s             | 100,00% | -3.379,90 m²s  | 0,00%   |
| A2. Parcs, jardins i places públiques | 1.570,74 m²s            | 7,80%   | 2.210,25 m²s              | 13,20%  | 639,51 m²s     | 5,39%   |
| A3. Valls de Riera (inclou DPH)       | 15.680,11 m²s           | 77,90%  | 11.534,62 m²s             | 68,87%  | -4.145,49 m²s  | -9,03%  |
| B1. Sistema viari                     | 2.877,66 m²s            | 14,30%  | 3.003,74 m²s              | 17,93%  | 126,08 m²s     | 3,64%   |
| sòl urbanitzable                      | 507.363,07 m²s          | 88,57%  | 531.294,90 m²s            | 92,75%  | 23.931,83 m²s  | 4,18%   |
| SECTOR. 17.2                          | 507.363,07 m²s          | 88,57%  | 531.294,90 m²s            | 92,75%  | 23.931,83 m²s  | 4,18%   |
| SISTEMES                              | 76.104,46 m²s           | 15,00%  | 181.648,74 m²s            | 34,19%  | 105.544,28 m²s | 19,19%  |
| A. Espais lliures                     | 50.736,31 m²s           | 10,00%  | 128.969,03 m²s            | 24,27%  | 78.232,72 m²s  | 14,27%  |
| B. Sistema viari                      |                         |         | 16.706,47 m²s             | 3,14%   |                |         |
| D. Equipament                         | 25.368,15 m²s           | 5,00%   | 35.585,94 m²s             | 6,70%   | 10.217,79 m²s  | 1,70%   |
| C. Serveis tècnics                    |                         |         | 387,30 m²s                | 0,07%   |                |         |
| ZONES                                 | 431.258,61 m²s          | 85,00%  | 349.646,16 m²s            | 65,81%  | -81.612,45 m²s | -19,19% |
| PP 17.2 Autòdrom Zones                | 431.258,61 m²s          | 85,00%  |                           | 0,00%   |                |         |
| 12.4-A. Clau Centre esdeveniments     |                         |         | 308.608,55 m²s            | 58,09%  |                |         |
| 12.4-D. Clau Espai Autòdrom           |                         |         | 10.188,84 m²s             | 1,92%   |                |         |
| 12.4-B. Clau Espai Conference         |                         |         | 25.571,29 m²s             | 4,81%   |                |         |
| 12.4-C. Clau Espai Porta/mirador      |                         |         | 5.277,48 m²s              | 0,99%   |                |         |
| sòl no urbanitzable                   | 45.322,45 m²s           | 7,91%   | 24.770,57 m²s             | 4,32%   | -20.551,88 m²s | -3,59%  |
| SISTEMES                              | 889,40 m²s              | 1,96%   | 23.198,90 m²s             | 93,66%  | 22.309,50 m²s  | 91,69%  |
| B1. Sistema viari                     | 889,40 m²s              | 1,96%   | 7.035,34 m²s              | 28,40%  | 6.145,94 m²s   | 26,44%  |
| A3. Valls de Riera                    | 0,00 m²s                | 0,00%   | 16.163,56 m²s             | 65,25%  | 16.163,56 m²s  | 65,25%  |
| ZONES                                 | 44.433,05 m²s           | 98,04%  | 1.571,67 m²s              | 6,34%   | -42.861,38 m²s | -91,69% |
| SRP.4. Zona interès pasiatgístic      | 8.531,17 m²s            | 18,82%  | 0,00 m²s                  | 0,00%   | -8.531,17 m²s  | -18,82% |
| SRP.3. Zona interès agrícola          | 34.534,95 m²s           | 76,20%  | 0,00 m²s                  | 0,00%   | -34.534,95 m²s | -76,20% |
| SRP.2. Zona d'interès natural         | 1.366,93 m²s            | 3,02%   | 1.571,67 m²s              | 6,34%   | 204,74 m²s     | 3,33%   |
| Sostre                                | 91.341,00 m²st          |         | 52.682,77 m²st            |         | -38.658,23 m²s |         |

# AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

| PP AUTÒDROM DE TERRAMAR. QUADRE RESUM PLANEJAMENT |                       |                |
|---------------------------------------------------|-----------------------|----------------|
| PLANEJAMENT                                       | SUPERFÍCIE            |                |
| <b>TOTAL ÀMBIT</b>                                | <b>531.294,90 m²s</b> | <b>100,00%</b> |
| <b>SISTEMES</b>                                   | <b>181.648,74 m²s</b> | <b>34,19%</b>  |
| A. Espais lliures**                               | 128.969,03 m²s        | 24,27%         |
| A1*. Parc Forestal                                | 49.078,44 m²s         | 9,24%          |
| A1*. Parc Forestal 20% pendent                    | 52.484,15 m²s         | 9,88%          |
| A2. Parcs, jardins i places públiques             | 188,90 m²s            | 0,04%          |
| A3. Valls de Riera                                | 27.217,54 m²s         | 5,12%          |
| B1. Sistema viari                                 | 16.706,47 m²s         | 3,14%          |
| D1-D4. Equipament                                 | 29.822,64 m²s         | 5,61%          |
| D4. Equipament                                    | 5.763,30 m²s          | 1,08%          |
| C1. Serveis tècnics                               | 387,30 m²s            | 0,07%          |
| <b>ZONES</b>                                      | <b>349.646,16 m²s</b> | <b>65,81%</b>  |
| 12.4-A. Clau Centre esdeveniments                 | 308.608,55 m²s        | 58,09%         |
| 12.4-D. Clau Espai Autòdrom                       | 10.188,84 m²s         | 1,92%          |
| 12.4-B. Clau Espai Conference                     | 25.571,29 m²s         | 4,81%          |
| 12.4-C. Clau Espai Porta/mirador                  | 5.277,48 m²s          | 0,99%          |

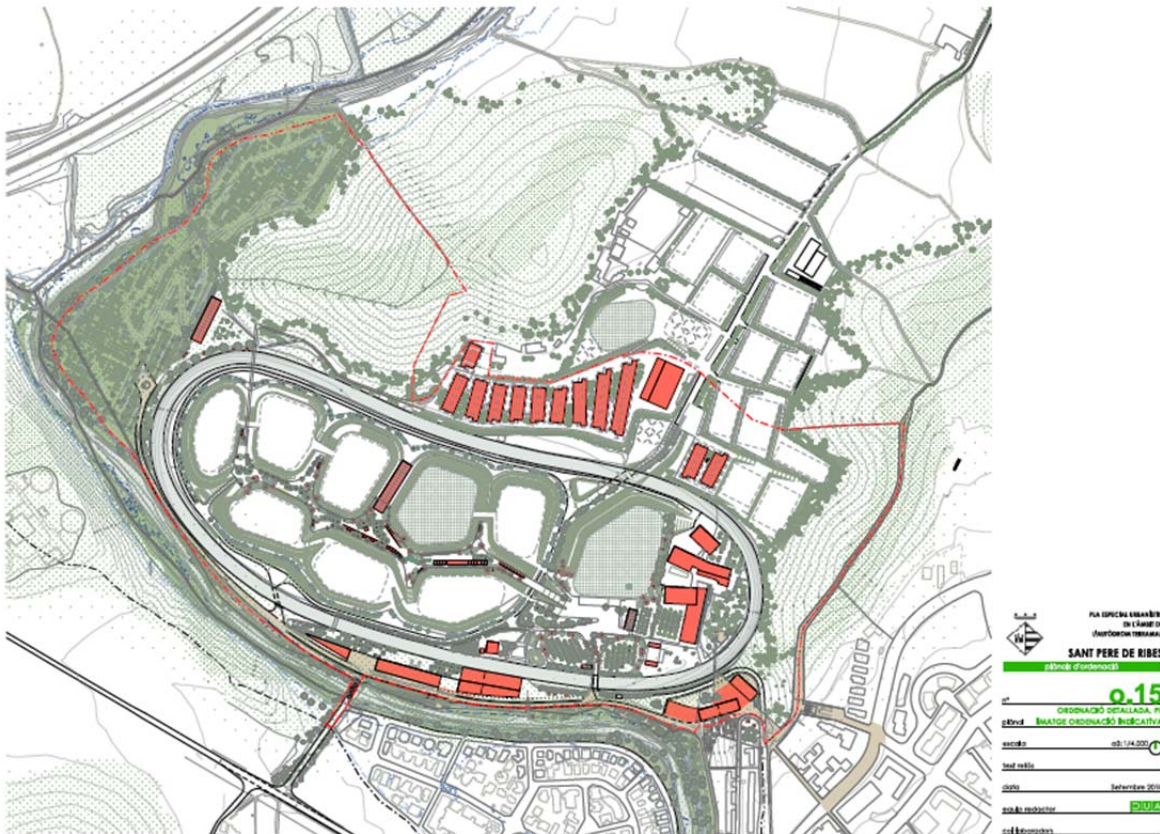
| Càrregues externes                    | SUPERFÍCIE            |               |
|---------------------------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Accés sud</b>                      |                       |               |
| B1. Sistema viari. T.M de Sitges      | 2.239,83 m²s          |               |
| <b>Accés nord</b>                     |                       |               |
| B1. Sistema viari (N-S)               | 4.359,80 m²s          | 7.035,34 m²s  |
| B1. Sistema viari (E-O)               | 2.675,54 m²s          |               |
| <b>Accés est</b>                      |                       |               |
| A2. Parcs, jardins i places públiques | 1.679,21 m²s          | 16.748,65 m²s |
| A3. Valls de Riera                    | 10.506,25 m²s         |               |
| A3.DPH. Valls de Riera                | 1.028,30 m²s          |               |
| B1. Sistema viari                     | 3.534,89 m²s          |               |
| <b>Sostre màxim</b>                   | <b>52.682,77 m²st</b> |               |
| <b>Edificabilitat bruta</b>           | <b>0,10 m²st</b>      |               |
| PROGRAMA BÀSIC:                       |                       |               |
| programa centre esdeveniments         | 5.833,00 m²st         | 11,07%        |
| programa eqüestre                     | 15.151,77 m²st        | 28,76%        |
| programa autòdrom                     | 8.979,00 m²st         | 17,04%        |
| programa hotelier                     | 22.719,00 m²st        | 43,12%        |

## PROGRAMA-SOSTRE

|                                            | Núm | Descripció                                        | Sostre existent | Sostre previst       | Procedència |
|--------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------|-----------------|----------------------|-------------|
| Centre                                     | 1   | Edifici grades 1.                                 | 188,00 m2st     | 1500,00 m2st         | Nou         |
|                                            | 2   | Torre de Guaita. Oficina Gran Prix                | 90,00 m2st      | 90,00 m2st           | Existent    |
|                                            | 3   | Palau dels Frares*. Oficina Gran Prix             | 500,00 m2st     | 500,00 m2st          | Existent    |
|                                            | 4   | Control accés                                     |                 | 110,00 m2st          | Nou         |
|                                            | 5   | Edifici Champion. Fabrica Champions               | 350,00 m2st     | 350,00 m2st          | Existent    |
|                                            | 6   | Restauració                                       |                 | 120,00 m2st          | Nou         |
|                                            | 7   | Restauració                                       |                 | 1152,00 m2st         | Nou         |
|                                            | 8   | Edificacions auxiliars dins l'autòdrom Village    |                 | 1011,00 m2st         | Nou         |
|                                            | 9   | Edificacions auxiliars dins l'autòdrom (a ubicar) |                 | 1000,00 m2st         | Nou         |
| <b>total programa centre esdeveniments</b> |     |                                                   | 1128,00 m2st    | <b>5833,00 m2st</b>  | 4.705,00    |
| Eqüestre                                   | 10  | Quadres fixes (600 unitats)                       |                 | 11274,00 m2st        | Nou         |
|                                            | 11  | Picadero                                          |                 | 1679,77 m2st         | Nou         |
|                                            | 12  | Edifici serveis                                   |                 | 1568,00 m2st         | Nou         |
|                                            | 13  | Quadres veterinari                                |                 | 630,00 m2st          | Nou         |
| <b>total programa eqüestre</b>             |     |                                                   | 0,00 m2st       | <b>15151,77 m2st</b> | 15.151,77   |
| Motor                                      | 14  | Edifici grades 2-Oficines                         | 1479,00 m2st    | 1479,00 m2st         | Existent    |
|                                            | 15  | Showroom/Taller                                   |                 | 3500,00 m2st         | Nou         |
|                                            | 16  | Magatzem                                          |                 | 1000,00 m2st         | Nou         |
|                                            | 17  | Aparcament+ Usos complementaris                   |                 | 3000,00 m2st         | Nou         |
| <b>total programa motor</b>                |     |                                                   | 1479,00 m2st    | <b>8979,00 m2st</b>  | 7.500,00    |
| Hotelier int                               | 18  | Hotel Conference. Pròxim Can Sidós                |                 | 16735,00 m2st        | Nou         |
|                                            | 19  | Can Sidós*.Hotel                                  | 795,00 m2st     | 795,00 m2st          | Existent    |
|                                            | 20  | Boxes 1                                           | 93,00 m2st      | 93,00 m2st           | Existent    |
|                                            | 21  | Boxes 2                                           | 96,00 m2st      | 96,00 m2st           | Existent    |
| <b>total programa hotelier</b>             |     |                                                   | 984,00 m2st     | <b>22719,00 m2st</b> | 21.735,00   |
| <b>TOTAL</b>                               |     |                                                   | 3591,00 m2st    | <b>52682,77 m2st</b> | 49.091,77   |

Sostre previst





### L'accessibilitat

A nivell d'accessibilitat, com s'ha anat avançant, la MPPGOU de l'àmbit garanteix l'accessibilitat general des del sistema viari territorial (C-264a i B-211) i des de la futura xarxa ferroviària. Es preveu la creació de tres nous vials públics, rodats i per a vianants a nord, a sud i a l'est (Est-carena i Est-riera) de l'àmbit que garanteixen l'accessibilitat rodada, per vianants/ciclada i des del transport públic i el possible funcionament separat de les diferents activitats previstes a l'àmbit.

En concret:

#### A nivell rodat:

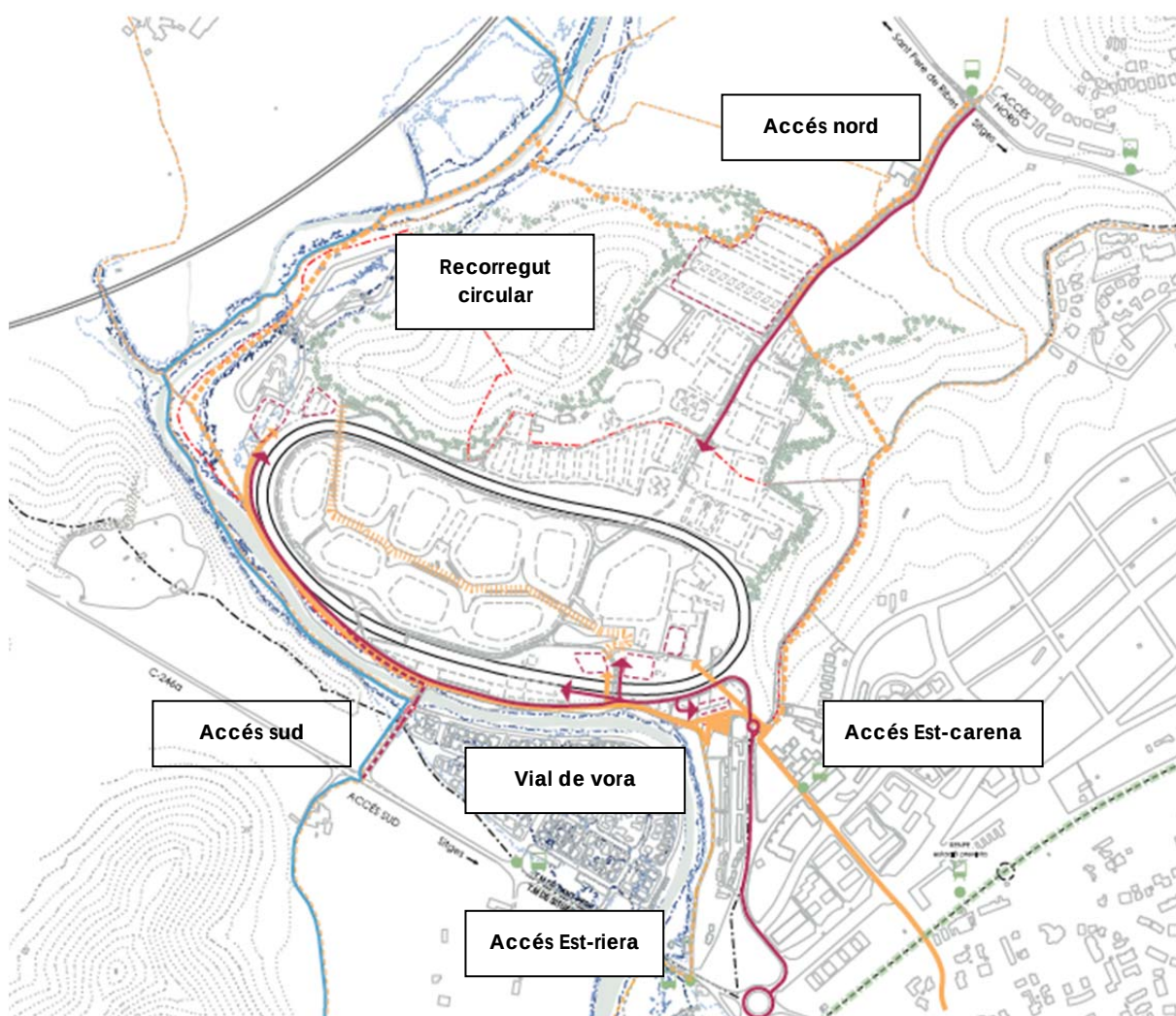
- l'accés principal al centre d'esdeveniments es planteja pel nord a través d'un vial amb caràcter públic que permet una connexió en T amb la B-211. Aquest vial en cul-de-sac es configura per permetre l'accés públic i lliure fins al recinte privat, amb un possible espai de gir a l'accés. L'accés fins al sòl urbà per aquest límit es preveu a través de l'àmbit de l'actuació inclòs en el règim de sòl no urbanitzable.
- l'accés principal a l'espai (auto)drom, a l'espai mirador i a l'hotel conference es planteja per l'est-carena amb la construcció d'un nou vial que permet la connexió de l'interior del recinte la C-246a al límit de terme de Sitges.
- l'accés principal a l'equipament es planteja per l'est amb la construcció d'un nou vial passeig i complementàriament pel sud. Es preveu la urbanització de dos nous vials: un nou vial paral·lel al recinte i a la Riera a sud que combina la funció de passeig i accés i un nou vial perpendicular al recinte i a la comarcal 246a, millorar el qual que hi ha sobre la riera de Ribes i construir una nova connexió en la cruïlla amb la masia de Can Girona.

En tots els casos la secció definida per al trànsit de vehicles tindrà una secció mínima de 2,5m ( per a zona 30) i de 3m per a la resta de vies.

#### A nivell vianants:

- A nivell vianants l'accés principal es planteja per a tots els usos vinculat al nou accés est-carena i al nou vial de vora sud. En aquest límit es preveu la construcció d'un recorregut accessible (max 6%) des dels teixits consolidats i les principals connexions amb el transport públic. Aquest vial es complementa amb la consolidació del vial est-riera existent al peu de la urbanització de Minivilles i els corresponents espais per a vianants que completen totes les vies de nova creació previstos a l'àmbit i el possible accés per l'aresta de camins rurals del municipi.
- També es preveu a nivell vianants la creació d'un recorregut per a vianants vinculat a les reserves d'espais lliures i equipaments que ofereix un espai de passeig circular entorn l'àmbit, amb especial valor al front sud. Aquesta anella consolida una xarxa d'ús públic per al lleure i connecta tots els camins territorial que conflueixen a l'àrea amb forma de via verda. Aquest recorregut circular garanteix l'ús i titularitat pública d'aquests sòl que passen a formar part de la xarxa de camins públics del municipi i un cop implantada l'actuació possibilita l'accés públic a totes les finques de l'àmbit alhora que garanteix que no hi ha una pèrdua de connectivitat entre els territoris ubicats a oest i a est del recinte de l'Actuació.

En tots els casos la secció definida per al trànsit de vianant tindrà una secció mínima de 1,8m prevista al decret d'accessibilitat.



Esquema. L'accessibilitat

Aquestes obres de millora dels accessos proposats, tot i no estar dins l'àmbit del PP, s'assumiran com a càrregues externes del mateix i la connexió es cedirà a la Diputació de Barcelona.

Val la pena remarcar que el principal esdeveniment eqüestre es realitzarà entre els mesos de gener i abril, és a dir en un moment de l'any en què el turisme de sol i platja és menor a la costa del Garraf.

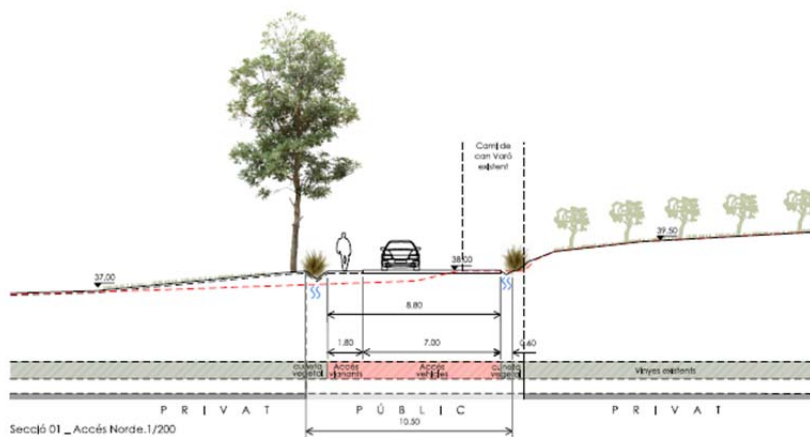
### Accés nord

A nord la MPPGOU preveu la reserva de sòl necessari per garantir la connexió entre el recinte de l'Autòdrom i la carretera C-211a través d'un vial amb caràcter públic. Per aquest punt està previst que hi entri la major part del públic dels esdeveniments (5.000 persones pels de màxima afluència), és a dir uns 1.500 vehicles, atès que una part del públic vindrà amb transport públic.

Es proposa crear un nou vial que sortint perpendicularment de la B-211, discorri pel pla de les Torres eixamplant el camí actual d'accés a l'Autòdrom i adequant la via a les noves funcions de accessibilitat.

Donades les condicions de proximitat d'aquest punt amb la rotonda de sortida de l'Autopista, que s'ubica a menys de 700m, la connexió amb la B-211 es preveu mitjançant un accés en T que haurà de resoldre l'accés principal al recinte de forma compatible amb l'accés a Les Torres existent al costat oposat. A partir de l'anàlisi de la via i els nivells de trànsit existent i previst es proposa una connexió en T i la configuració de cunyes d'entrada i sortida que permetin el canvi de velocitat sense transformacions substancials a la via.

En el cas dels esdeveniments de màxima afluència aquest vial haurà d'absorbir l'arribada d'uns 266 camions (1.900 cavalls) i 285 vehicles lleugers repartits en tres dies d'entre setmana. Es preveu consolidar aquest vial amb la una secció de 10,5m ( 8,8m de plataforma única) que permeti conjugar les necessitats d'integració amb l'entorn rural i les funcions de la mateixa.





SECCIÓ TRAMO 1



Imagen estado actual

SECCIÓ TRAMO 2

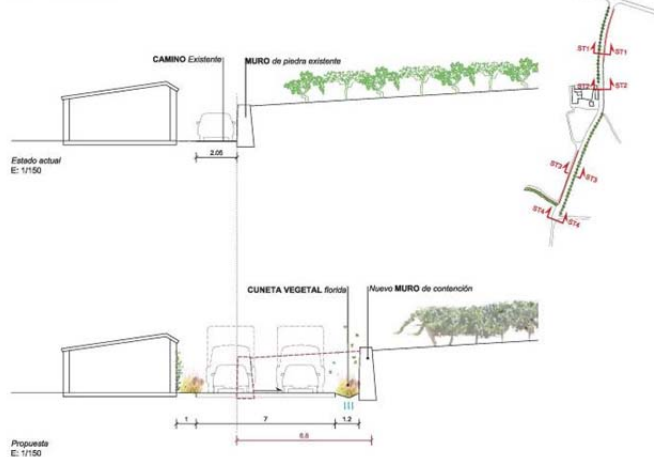


Imagen estado actual

SECCIÓ TRAMO 3

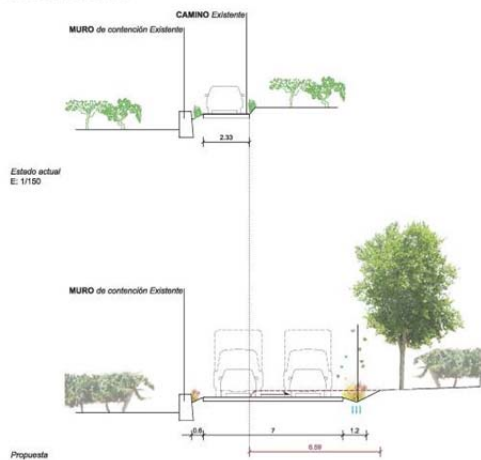


Imagen estado actual

SECCIÓ TRAMO 4

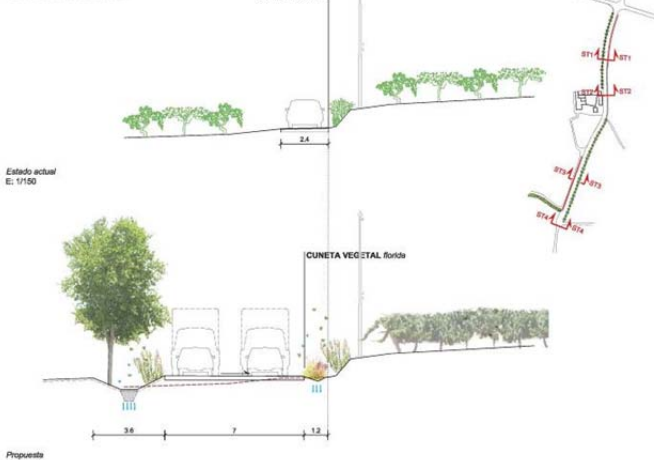


Imagen estado actual

Esquema secció accés nord. Autors: Batlle & Roig

**Accés est-carena**

A l'Est-Carena per La Plana de Sitges-Minivilles a través de la construcció d'un nou vial que dona continuïtat amb el carrer de Can Panxample provinent de la C-246a es planteja l'accés rodat (màx. 8% de pendent) al programa hotel·ler i a l'espai (auto)drom. Aquest accés s'acompanya d'uns recorreguts per a vianants, que amb pendents accessibles (màx. 6%) ordenen els recorreguts principal d'accés al recinte a peu, en un punt altament vinculat al transport públic i teixits urbans consolidats.



Des d'aquest vial l'est es garanteix també, a través del nou passeig de vora i amb garanties de seguretat l'accés a l'àrea oest que ocupa l'equipament i el bosc de ribera

Aquesta connexió dona continuïtat al carrer existent i es preveu de forma separada per a vianants i per a vehicles a fi de garantir, tot i les característiques de la topografia, el compliment de les condicions d'accessibilitat per a vianants. Els vehicles circulen de forma tangencial al recinte i els vianants accedeixen a través d'uns espais de rampa enjardinats. Es preveu consolidar aquest accés rodat amb una secció de 7,8m de plataforma única.

### Accés Est-riera

També a l'Est-Riera es preveu la millora i urbanització del vial que al límit amb Minivilles que dona accés al recinte amb funció peatonal. Es preveu consolidar aquest accés amb una secció de 4m de plataforma única.



### Accés sud - vial de vora i recorregut circular

Com s'ha anat detallant amb anterioritat la consolidació del front sud del recinte i millora de les condicions enfront el risc d'inundació d'aquest espai inclou la construcció d'un nou vial d'accés des del Vial est-carena cap a l'equipament i d'un passeig que a la vora de la Riera de Ribes consolida un recorregut amb continuïtat a través del recorregut circular definit a l'entorn del recinte.

Es preveu la consolidació d'aquest vial amb una secció de plataforma única segura de mínim 7m que permeti, a la vista de la baixa intensitat de trànsit previst i velocitat reduïda, que vehicles i ciclistes comparteixin espai ( carrer tipus zona 30) i que els vianants gaudeixin del seu propi espai. No es preveu separació física entre les persones usuàries de forma que els vianants puguin tenir prioritat en l'utilització

de l'espai de calçada. La urbanització i la senyalització del carrer haurà de mostrar clarament que els vehicles tenen un paper secundari en relació als vianants.

Aquesta plataforma de passeig es complementa amb un recorregut exclusiu per vianants, ja a cota no segura enfront el risc d'inundacions, que discorre en paral·lel al principal a través dels espais lliures llinants a la Riera.



### Recorregut circular

Així mateix com s'ha anat avançant la proposta consolida un recorregut circular que garanteix la connectivitat del territori. Es preveu la consolidació de la reserva pública de sòl amb una secció de 3m i la consolidació d'una via verda circular que discorre per espais lliures, espais agrícoles i boscos. Aquesta via es caracteritzarà per ser un espai multi ús amb prioritat per a l'ús no motoritzat, amb una tipologia molt variada de persones usuàries i amb un traçat independent de les vies principals. Es preveu la urbanització mínima de 2,5m de plataforma amb materials permeables que es complementarà amb elements de senyalització vertical.

### Accés sud - gual

També a sud, per la masia de Can Girona es preveu garantir la connectivitat de l'actuació amb la C-246a mitjançant la realització d'una nova connexió sobre la comarcal que es solucionarà en T a la vista del valor que se li vol donar i mobilitat prevista. La consolidació d'un vial d'accés amb un pas en

gual en aquest front permet un accés complementari a la zona de l'equipament i al passeig elevat i dona continuïtat entre tots els recorreguts ciclat i de vianants reconeguts entorn l'àmbit de la Riera.

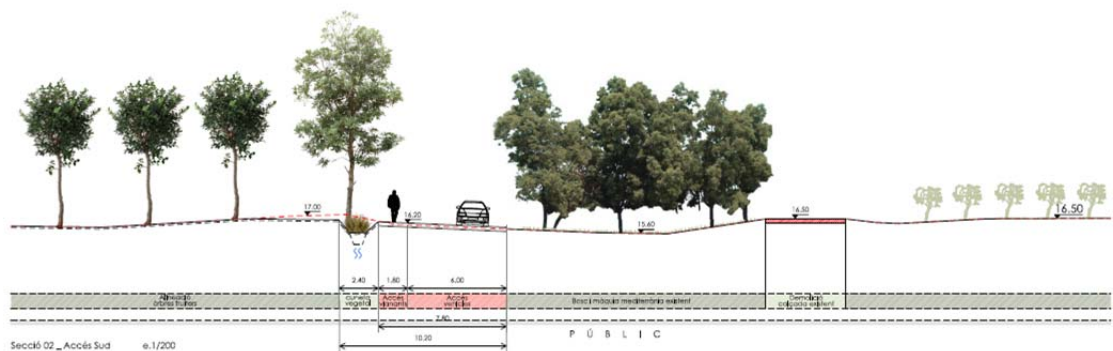
A la vista del flux de vehicles previst la solució del pas en gual a sobre de la Riera permet mantenir el valor ambiental de l'espai i evitar interferències en la inundabilitat en l'accés al recinte. (10,5m secció). La consolidació d'aquest vial permet addicionalment també enllaçar el vial Ronda Americà i donar un segon accés/sortida a la urbanització de Rocamar cap a la C-246.

L'estudi i diagnosi de totes les variables que afecten aquest accés, amb poca fluència, ha derivat en valorar que el manteniment de pas en gual sobre la riera és la solució que globalment millor dona resposta als diferents requisits:

- Les condicions de protecció de l'espai fluvial de la Riera de Ribes al paratge (PEIN Coll Miralpeix) requereixen que l'actuació de l'accés minimitzi els seu possible efecte sobre els connector fluvial. La solució en gual minimitza l'efecte sobre el connector ecològic.
- L'estudi de les condicions d'inundabilitat de la Riera a l'accés sud ha diagnosticat que la millor solució en relació als efectes sobre la inundabilitat de l'entorn de l'àmbit es mantenir la solució d'accés en gual enlloc del pont que es preveia a la fitxa vigent del sector 17.2 al PGOU. La implantació de qualsevol solució tindria efectes negatius en relació a la inundabilitat general de l'àmbit sud, inclosa la urbanització de Rocamar. Es preveu la implementació d'un gual en que l'aigua passi per sobre per a tots els períodes (T10, T100 i T500).
- Qualsevol alternativa que no sigui en gual, estudiades les condicions topogràfiques de l'accés, que és pràcticament pla, i les condicions d'inundabilitat de l'àmbit requeririen una solució tècnica que suposaria la implantació d'un gran artefacte amb accés molt proper a la carretera, incompatible amb la voluntat de garantir una bona conjunció amb el la urbanització de Rocamar, amb efectes d'obstrucció al flux de la riera i els que és pitjor amb major efecte sobre el paisatge i els valors de l'espai connector del PEIN/Xarxa Natura 2000 i la zona d'habitats d'interès comunitari.
- La proposta preveu que les condicions d'accessibilitat i de seguretat a dintre del nou àmbit en cas d'avingudes d'aigua es garanteixen a través de l'accés situat a l'est.

Es preveu consolidar aquest accés amb una secció de 10,2m. (7,8 de plataforma).

A l'arribada al costat oposat de la Riera es preveu la pujada en rampa en paral·lel a la Riera fins arribar al vial de vora que recorre el front sud a cota segura.







Estado actual desde C246a



### Aparcament

L'actuació de l'Autòdrom disposa d'espais d'aparcament suficient per donar cabuda a totes les hipòtesis d'utilització del recinte. Com s'ha indicat anteriorment l'aparcament s'ubica en la màxima proximitat a cada un dels usos previstos dintre de l'àmbit sempre que això és possible i vinculat a les terrasses polivalents en el cas del centre d'esdeveniments.

En total es preveu una capacitat màxima d'aparcament per a 3.229 vehicles.

Està previst un funcionament diferenciats d'aquests espais d'aparcament en funció del tipus d'esdeveniment que pren en consideració la funcionalitat i la fluència de públic estimat.

En concret, dintre de l'àmbit del sector la disposició de l'aparcament es preveu consolidar en la forma i posició següent:

- El centre d'esdeveniments. Es preveu la reserva d'aparcament vinculada a les terrasses polivalents ubicades a nord (places dintre del Sector i la resta ocupant les terrasses polivalents en sòl no urbanitzable) i també a l'espai ubicat en proximitat a l'àmbit de Masia Clot del Frares ( mínim 75 places). A l'estudi de mobilitat es detalla el funcionament previst del recinte en cada una de les hipòtesis de funcionament del centre d'esdeveniments.

- L'espai-conference. Es preveu la reserva d'aparcament en superfície vinculada a la mateixa parcel·la dintre del recinte. ( mínim 75 places)

- L'espai-porta-mirador. Es preveu la reserva d'aparcament sota rasant vinculada a la cota d'accés des del vial descendent cap al recinte. (mínim 66 places)

- L'espai (auto)drom. Es preveu la reserva d'aparcament en edifici extern en edifici autònom sota l'espai-porta-mirador sota rasant vinculada a la cota d'accés des del vial descendent cap al recinte. ( mínim 60 places)

- L'equipament. Es preveu la reserva d'aparcament en superfície vinculada a la mateixa parcel·la. ( mínim 20 places)

- Les zones lliures. Amb voluntat de minitzar l'accés en vehicle privat dintre de l'àmbit es preveu només una reserva mínima de places d'aparcament vinculades als espais lliures, i en concret a l'espai més lúdic( bosc de Ribera), bàsicament pensades per garantir i donar garanties d'accessibilitat a aquests espai públics. ( mínim 10 places)



Hipòtesis funcionament centre/aparcament



## 4. AVALUACIÓ DE LA MOBILITAT GENERADA DE LA MODIFICACIÓ PUNTUAL

### 4.1. Estimació del nombre de viatges generats i distribució modal dels mateixos

Els EAMG referents al planejament urbanístic, per avaluar la mobilitat generada, han de fer una estimació del nombre de desplaçaments generats que generen els diferents àmbits del Pla en funció de les superfícies, dels usos permesos o de l'índex d'edificabilitat fixat.

L'annex 1 del Decret 344/2006 presenta una sèrie de taules amb ràtios de desplaçaments generats segons l'ús previst per la figura de planejament. Donades les característiques especials de la present actuació i sector a desenvolupar, es considera que les ràtios establertes al Decret no són d'aplicació per tots els programes del present projecte. Amb tot s'ha intentat aplicar les ràtios de desplaçaments generats en la majoria de programes i per altra banda en els programes que no és possible utilitzar-los, s'ha procurat establir els desplaçaments generats, tenint en compte tots els mitjans de transport.

Així, conjuntament amb l'organització promotora del projecte, s'ha realitzat l'estimació de desplaçaments generats, tenint en compte l'organització dels esdeveniments previstos. Per tal de realitzar un dimensionament suficient de l'accés a l'àmbit, s'han considerat les hipòtesis d'esdeveniments que aportin tot l'aforament màxim previst. Aquests desplaçaments màxims van molt lligats a l'aforament previst en segons quins esdeveniments/activitats que es realitzin dins el sector i alhora amb la disponibilitat i possibilitat d'aparcament que també variaria segons la tipologia d'activitat que es pugui arribar a desenvolupar.

Al llarg de l'any, es preveu que es duguin a terme esdeveniments relacionats amb cavalls durant 18 setmanes, no consecutives, entre l'octubre i l'abril amb un model d'esdeveniment lligat al món eqüestre, específicament a la competició de salts, a banda d'esdeveniments puntuals tipus esdeveniments entorn el motor, festivals, fires, etc... El màxim aforament possible del recinte està previst que sigui de 2.160 assistents (per esdeveniments eqüestres) i un màxim d'entre 1.900 i 2.400 cavalls i un màxim aforament de 6.500 persones per altres esdeveniments no eqüestres.

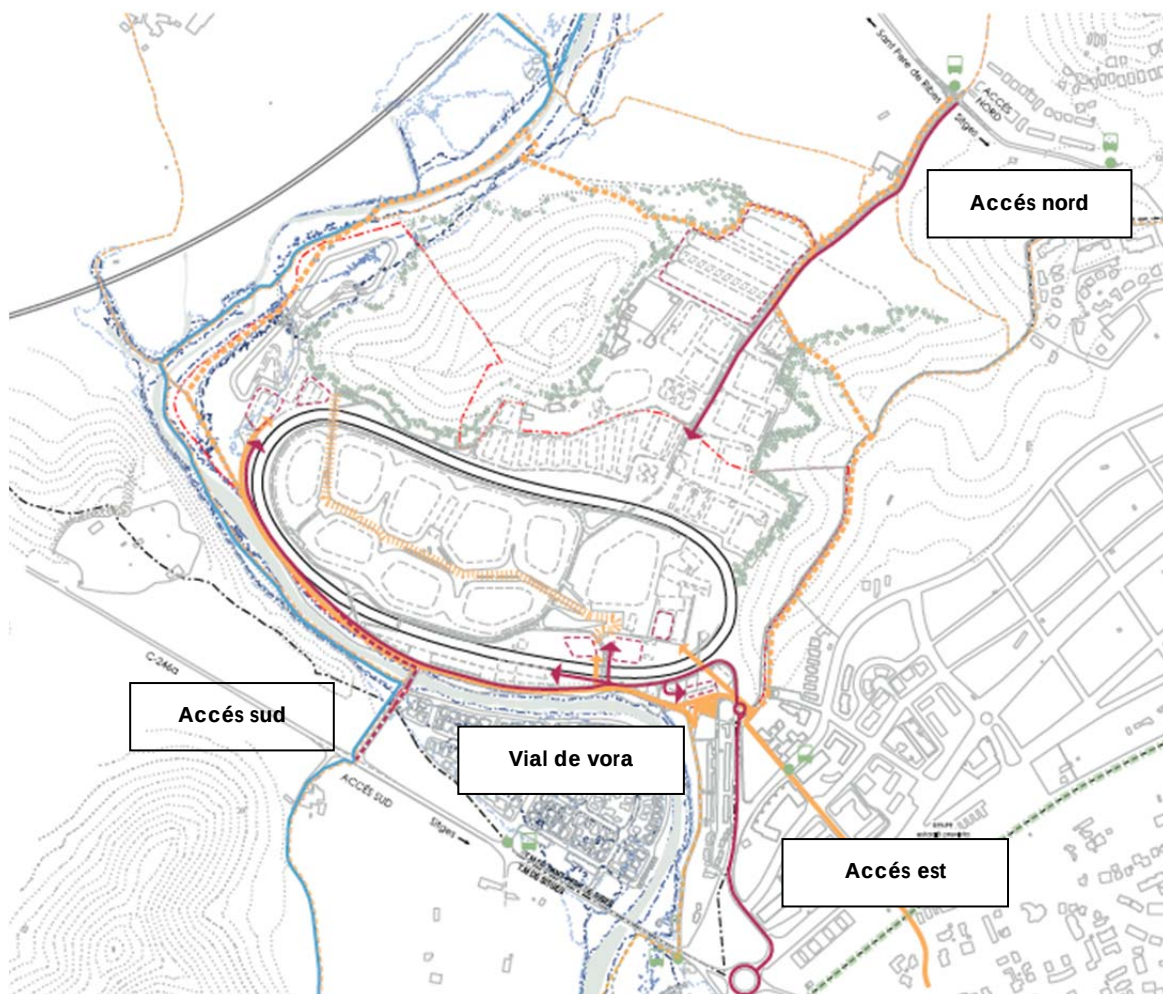
En l'actual fase del projecte es preveu:

Esdeveniments entorn el cavall:

- Esdeveniments petits a partir de l'any 2019, amb 700 cavalls
- Esdeveniments mitjans a partir de l'any 2021 amb 1.500 cavalls
- Esdeveniments grans a partir de l'any 2021 amb 1.900 cavalls
- Esdeveniments molt grans a partir de l'any 2025 amb 2.400 cavalls de manera molt puntual i extraordinària
- Altres Esdeveniments, amb un aforament de 6.500 persones
- Programa Hoteler
- Programa (Auto)drom
- Programa Educatiu - Esportiu



Imatge 27. Fluxos principals entrada nord, sud i est per a transport rodat.



Font: MP PGOU

#### Accessos per a visitants en esdeveniments

Els visitants als diferents esdeveniments que es puguin dur a terme en el recinte podran tenir accedir a aquest des de l'accés nord, est o sud ja sigui a peu, transport públic o en vehicle privat.

Pels desplaçaments en vehicle privat, que es preveu que siguin els majoritaris i segons l'esdeveniment, s'habilitaran diferent número de places d'aparcament, facilitant l'entrada des de la carretera B-211 (accés nord, per esdeveniments eqüestres i altres esdeveniments sense cavalls) i entrada per vehicles per l'accés est (riera i carena) (des de la trama urbana de Sitges) per al programa hotel·ler, programa (auto)drom (oficines i showroom) i pel programa educatiu – esportiu. Finalment l'accés pel sud (Carretera C-246a) només es contempla com a complementari.

Els visitants als diferents esdeveniments que es desplacin en transport públic o mitjans no motoritzats també podran accedir pels quatre accessos, però probablement es realitzaran majoritàriament pels accessos est o sud i, per tant, en els futurs càlculs de desplaçaments es comptarà com si la totalitat d'aquests es realitzin des de l'accés sud-est.

#### Accessibilitat en esdeveniments eqüestres

L'accés nord és aquell que surt de la carretera B-211 i es dirigeix cap a l'entrada nord del recinte.

Aquest accés tindrà una doble funció depenent de l'esdeveniment que es dugui a terme. Així, per una banda s'utilitzarà per a serveis, donant entrada, entre altres, als camions i vehicles que transportin els cavalls per a les exhibicions i competicions que es desenvolupin en l'àmbit del projecte.

La hipòtesi contemplada per la mobilitat dels participants que alhora permetrà un aforament més o menys gran de visitants, donada la capacitat de l'aparcament preveu, de partida, una presència màxima de 1.900 cavalls (en la fase 2. Any 2021) en un esdeveniment de les màximes dimensions possibles. Es considera que aquests cavalls seran transportats per 266 camions. (de manera excepcional i molt puntual a l'any 2025, es podria parlar d'un esdeveniment eqüestre màxim de 2.500 cavalls, però és un escenari que actualment no es contempla de forma assídua).

S'ha realitzat l'estimació de que 2/3 parts d'aquests camions accedirien al recinte el dimarts previ a l'inici de l'exhibició (176 camions). Mentre que la resta ho farien a parts similars entre el dilluns (45) i el dimecres (45).

A més a més, s'estima també que una mica més de la meitat dels camions anirien acompanyats d'un vehicle lleuger (turisme, furgoneta o caravana), per tant, es preveu també l'arribada de 143 vehicles lleugers, que arribarien conjuntament amb els camions que transporten els cavalls i que tindrien una major mobilitat durant els dies de tour. (24 vehicles dilluns, 94 vehicles arriben dimarts i 25 dimecres).

Pel que fa a la sortida dels vehicles, aquesta es realitzaria majoritàriament el diumenge tarda / nit (176 camions i 94 vehicles lleugers), mentre que els 90 camions i 49 vehicles lleugers restants sortirien entre el dilluns i el dimarts.

Per altra banda, les setmanes dels esdeveniments també accedirien al recinte, els vehicles i camions que transporten serveis i materials necessaris per al correcte desenvolupament dels esdeveniments, que es calcula podrien ser entorn els 5 camions diaris camions, i que ho farien esglaonadament al llarg de la setmana. De la mateixa manera, els materials que s'hagin de retirar de l'àmbit un cop acabat l'esdeveniment ho farien mitjançant 10 camions, entre el dilluns i el dimarts posteriors a la finalització de l'esdeveniment.

Mentre durin els concursos de cavalls hi haurà 88 treballadors temporals que se sumen als treballadors fixes pel recinte (50 any 2021). La qual cosa significa 110 vehicles lleugers que se sumen en dies d'esdeveniment gran (suposant un ús del 80% del vehicle privat en els treballadors) i per tant 29 treballadors del sector que es desplacen o en transport públic o amb altres mitjans no motoritzats.

#### Desplaçaments de visitants en esdeveniments eqüestres

Es pot considerar que per un esdeveniment eqüestre que es realitzi en el recinte de l'Autòdrom pot tenir una ocupació màxima de 1.709 persones.

Es considera que un 20% d'aquestes, 342 persones accedirien al recinte provinents amb transport públic o mitjans no motoritzats. Contemplant una ocupació mitjana de 3 persones per vehicle, els 1.367 assistents restants requereixen un total de 456 vehicles. Que majoritàriament arribarien i marxarien el mateix dia.

Els principals fluxos d'entrada i sortida de l'àmbit del sector a nivell territorial, es distribueix en la següent taula segons sigui el destí-origen l'entrada sud / sud-est o l'entrada nord.

Per l'entrada nord, els vehicles lleugers es canalitzen per la carretera B-211, ja siguin amb origen a l'autopista C-32 o les carreteres C-15, C15b, C-31, provinents del nord o sud de l'entrada o amb destí-origen el nucli urbà de Sitges.

Les entrades del sud es reserven per els visitants que es desplacin a peu fins a l'esdeveniment, potser que algun visitant accedeixi pel nord, però a priori aquest seria minoritari, així que es considera que l'accés principal pels vianants serà pel sud / sud-est, que és on hi ha una millor connexió amb el transport públic, principalment amb l'autobús de urbà de Sitges i més endavant amb l'estació de ferrocarril, actualment projectada.

Així doncs, l'accessibilitat al sector, durant un tour en que es realitzés un **esdeveniment amb la màxima ocupació** possible (1.900 cavalls i 1.709 assistents) es reparteix de la següent manera: segons entrin per l'accés nord, o el sud /sud-est.

En aquest punt s'ha de comentar, que en aquests moments és difícil saber quina acceptació en el públic català i per tant quanta gent vindria realment en un esdeveniment eqüestre de les característiques que es volen realitzar en el sector. Ja que actualment és un esport minoritari al territori i per tant a priori genera poca expectació i per tant poc públic. Però que es fa aquest supòsits, per treballar en hipòtesis d'escenaris optimistes i màximes.

Taula 15: Mobilitat amb vehicles a setmana vista en esdeveniments eqüestres de màxima aflluència.

| Accés                                                       | Sentit  | dl.                                     | dt.                                     | dc.                                    | dj.                            | dv.                            | ds.                            | dg.                                      |
|-------------------------------------------------------------|---------|-----------------------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------------------------------|
| <b>Setmana 1</b>                                            |         |                                         |                                         |                                        |                                |                                |                                |                                          |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada | 45 Vp<br>5 Vp(s)<br>24 VI<br>40 VI(s)   | 176 Vp<br>5 Vp(s)<br>118 VI<br>40 VI(s) | 45 Vp<br>5 Vp(s)<br>143 VI<br>40 VI(s) | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 VI(s) | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 VI(s) | 5 Vp(s)<br>456 VI<br>110 VI(s) | 5 Vp(s)<br>456 VI<br>110 VI(s)           |
|                                                             | Sortida | 5 Vp(s)<br>45 VI<br>40 VI(s)            | 5 Vp(s)<br>118 VI<br>40 VI(s)           | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>40 VI(s)          | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 VI(s) | 5 Vp(s)<br>143VI<br>110 VI(s)  | 5 Vp(s)<br>456VI<br>110 VI(s)  | 5 Vp(s)<br>456 VI<br>110 VI(s)           |
| <b>Sud /<br/>Sud -oest</b>                                  | Entrada | 10 Tp(s)                                | 10 Tp(s)                                | 10 Tp(s)                               | 28 Tp(s)                       | 28 Tp(s)                       | 342 Tp<br>28 Tp(s)             | 342 Tp<br>28 Tp(s)                       |
|                                                             | Sortida | 10 Tp(s)                                | 10 Tp(s)                                | 10 Tp(s)                               | 28 Tp(s)                       | 28 Tp(s)                       | 342 Tp<br>28 Tp(s)             | 342 Tp<br>28 Tp(s)                       |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         | 224                                     | 522                                     | 441                                    | 572                            | 572                            | 1.882                          | 1.882                                    |
| <b>Setmana 2</b>                                            |         |                                         |                                         |                                        |                                |                                |                                |                                          |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s)          | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s)          | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s)         | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s) | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s) | 5 Vp(s)<br>456 VI<br>110 vl(s) | 5 Vp(s)<br>456 VI<br>110 vl(s)           |
|                                                             | Sortida | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s)          | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s)          | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s)         | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s) | 5 Vp(s)<br>143 VI<br>110 vl(s) | 5 Vp(s)<br>456 VI<br>110 vl(s) | 176 Vp<br>5 Vp(s)<br>550 VI<br>110 vl(s) |
| <b>Sud /<br/>Sud -oest</b>                                  | Entrada | 28 Tp(s)                                | 28 Tp(s)                                | 28 Tp(s)                               | 28 Tp(s)                       | 28 Tp(s)                       | 342 Tp<br>28 Tp(s)             | 342 Tp<br>28 Tp(s)                       |
|                                                             | Sortida | 28 Tp(s)                                | 28 Tp(s)                                | 28 Tp(s)                               | 28 Tp(s)                       | 28 Tp(s)                       | 342 Tp<br>28 Tp(s)             | 342 Tp<br>28 Tp(s)                       |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         | 572                                     | 572                                     | 572                                    | 572                            | 572                            | 1.882                          | 2.152                                    |
| <b>Setmana 3</b>                                            |         |                                         |                                         |                                        |                                |                                |                                |                                          |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada | 7 Vp(s)<br>110 VI(s)                    | 3 Vp(s)<br>40 VI(s)                     |                                        |                                |                                |                                |                                          |
|                                                             | Sortida | 45 Vp<br>7 Vp(s)<br>24 VI<br>110 VI (p) | 45Vp<br>3 Vp(s)<br>25VI<br>40 VI (p)    |                                        |                                |                                |                                |                                          |
| <b>Sud /<br/>Sud -oest</b>                                  | Entrada | 28 Tp (s)                               | 10 Tp(s)                                |                                        |                                |                                |                                |                                          |
|                                                             | Sortida | 28 Tp(s)                                | 10Tp(s)                                 |                                        |                                |                                |                                |                                          |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         | 359                                     | 176                                     |                                        |                                |                                |                                |                                          |

Vp: vehicle pesant – camió / Vp(s):Vehicle pesant - Serveis / VI: vehicle lleuger – automòbil / VI(s): vehicle lleuger - treballadors Tp :transport públic o mitjans no motoritzat / Tp(s) :transport públic o mitjans no motoritzats - treballadors

Com es pot observar, el dia de màxima mobilitat per accedir i sortir de l'àmbit de la modificació i del sector és el dissabte i diumenge, amb un total de **1.882 desplaçaments generats** entre els accessos nord i sud, dels quals 1.412 desplaçaments generats amb vehicles, concentrats per l'accés nord.

Es destaca el segon diumenge que augmenta la mobilitat en vehicles (lleugers i pesants) ja que es creu que el segon cap de setmana de competició i últim de l'esdeveniment, algun participant amb cavalls i vehicle lleuger ja pot començar a abandonar les instal·lacions.

Per **esdeveniments mitjans**, es poden dur a terme a partir de l'any 2021, segons l'actual calendarització.

Es parteix que l'aforament en esdeveniments mitjans serà menor que en els esdeveniments grans, amb un aforament de 1.350 persones i la distribució modal igual que en els esdeveniments eqüestres grans (20% per desplaçaments amb transport públic i un 80% en vehicle privat).

La mobilitat s'estima de la següent manera, segon el mateix quadre realitzat per grans esdeveniments:

Taula 16: Mobilitat a setmana vista en esdeveniments mitjans amb cavalls

| Accés                                                | Sentit    | dl.       | dt.       | dc.      | dj.      | dv.      | ds.      | dg.      |
|------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Setmana 1                                            |           |           |           |          |          |          |          |          |
| Nord                                                 | Entrada   | 35 Vp     | 139 Vp    | 35 Vp    |          |          |          |          |
|                                                      |           | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  |
|                                                      |           | 19 VI     | 93 VI     | 113VI    | 113 VI   | 113 VI   | 360 VI   | 360 VL   |
|                                                      | 40 VI (s) | 40 VI (s) | 40 VI (s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) |          |
| Sortida                                              | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  |          |
|                                                      | 19 VI     | 93 VI     | 113VI     | 113 VI   | 113 VI   | 360 VI   | 360 VL   |          |
|                                                      | 40 VI (s) | 40 VI (s) | 40 VI (s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) |          |
| Sud / Sud -oest                                      | Entrada   | 10 Tp(s)  | 10 Tp(s)  | 10 Tp(s) | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 270 Tp   | 270 Tp   |
|                                                      |           |           |           |          |          |          | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) |
|                                                      | Sortida   |           |           |          |          |          | 270 Tp   | 270 Tp   |
|                                                      |           | 10 Tp(s)  | 10 Tp(s)  | 10 Tp(s) | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) |
| TOTAL Setmana<br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |           | 182       | 435       | 371      | 484      | 484      | 1.518    | 1.518    |
| Setmana 2                                            |           |           |           |          |          |          |          |          |
| Nord                                                 | Entrada   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  |
|                                                      |           | 113 VI    | 113 VI    | 113 VI   | 113 VI   | 113 VI   | 360 VI   | 360 VI   |
|                                                      |           | 96 VI(s)  | 96 VI(s)  | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) |
|                                                      | Sortida   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)   | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 5 Vp(s)  | 176 Vp   |
| 113 VI                                               |           | 113 VI    | 113 VI    | 113 VI   | 113 VI   | 360 VI   | 5 Vp(s)  |          |
| 96 VI(s)                                             |           | 96 VI(s)  | 96 VI(s)  | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 96 VI(s) | 435 VI   |          |
| Sud / Sud -oest                                      | Entrada   | 28 Tp(s)  | 28 Tp(s)  | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 270 Tp   | 270 Tp   |
|                                                      |           |           |           |          |          |          | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) |
|                                                      | Sortida   | 28 Tp(s)  | 28 Tp(s)  | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) | 270 Tp   | 270 Tp   |
|                                                      |           |           |           |          |          |          | 28 Tp(s) | 28 Tp(s) |
| TOTAL Setmana<br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |           | 484       | 484       | 484      | 484      | 484      | 1.518    | 1.769    |
| Setmana 3                                            |           |           |           |          |          |          |          |          |
| Nord                                                 | Entrada   | 7 Vp(s)   | 3 Vp(s)   |          |          |          |          |          |
|                                                      |           | 110 VI(s) | 40 VI(s)  |          |          |          |          |          |
|                                                      | Sortida   | 35 Vp     | 35 Vp     |          |          |          |          |          |
|                                                      |           | 7 Vp(s)   | 3 Vp(s)   |          |          |          |          |          |
| 19 VI                                                |           | 18 VI     |           |          |          |          |          |          |
| Sud / Sud -oest                                      | Entrada   | 96 VI(s)  | 40 VI(s)  |          |          |          |          |          |
|                                                      |           | 28 Tp (s) | 10 Tp(s)  |          |          |          |          |          |
|                                                      | Sortida   | 28 Tp(s)  | 10Tp(s)   |          |          |          |          |          |
|                                                      |           | 28 Tp(s)  | 10Tp(s)   |          |          |          |          |          |
| TOTAL Setmana<br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |           | 330       | 150       |          |          |          |          |          |

Vp: vehicle pesant – camió / Vp(s):Vehicle pesant - Serveis / VI: vehicle lleuger – automòbil / VI(s): vehicle lleuger - treballadors Tp :transport públic o mitjans no motoritzat / Tp(s) :transport públic o mitjans no motoritzats - treballadors

Com es pot observar, el dia de màxima mobilitat en esdeveniments mitjans, continua essent el cap de setmana però amb un nombre de desplaçaments molt menor per accedir i sortir de l'àmbit del sector, amb un total de **1.769 desplaçaments generats** entre els accessos nord i sud, dels quals 1.172 desplaçaments generats amb vehicles, igualment concentrats per l'accés nord.

Altres cop, com l'esdeveniment eqüestre gran, es destaca el segon diumenge que augmenta la mobilitat en vehicles (lleugers i pesants) ja que es creu que el segon cap de setmana de competició i últim de l'esdeveniment, algun participant amb cavalls i vehicle lleuger ja pot començar a abandonar les instal·lacions.

Finalment es preveu una tipologia més petita d'esdeveniments que es podrien desenvolupar, més immediatament, i es calendaritzen a partir de l'any 2019. Aquests són els anomenats **esdeveniments**



**petits.** Aquests, es preveu que es realitzin en total en dos setmanes, concentrant l'esdeveniment obert al públic en un únic cap de setmana.

Es parteix que l'aforament en esdeveniments petits serà menor que en els esdeveniments grans i mitjans (20% per desplaçaments amb transport públic i un 80% en vehicle privat).

La mobilitat s'estima de la següent manera, segon el mateix quadre realitzat per grans i mitjans esdeveniments

Taula 17: Mobilitat a setmana vista en esdeveniments petit amb cavalls

| Accés                                                       | Sentit  | dl.                                  | dt.                                   | dc.                                   | dj.                          | dv.                          | ds.                           | dg.                                 |
|-------------------------------------------------------------|---------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Setmana 1</b>                                            |         |                                      |                                       |                                       |                              |                              |                               |                                     |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada | 17 Vp<br>5 Vp(s)<br>9 VI<br>18 VI(s) | 69 Vp<br>5 Vp(s)<br>47 VI<br>18 VI(s) | 18 Vp<br>5 Vp(s)<br>57 VI<br>18 VI(s) | 5 Vp(s)<br>57 VI<br>44 VI(s) | 5 Vp(s)<br>57 VI<br>44 VI(s) | 5 Vp(s)<br>180 VI<br>44 VI(s) | 5 Vp(s)<br>180 VI<br>44 VI(s)       |
|                                                             | Sortida | 5 Vp(s)<br>9<br>18 VI(s)             | 5 Vp(s)<br>47<br>18 VI(s)             | 5 Vp(s)<br>57<br>18 VI(s)             | 5 Vp(s)<br>57<br>44 VI(s)    | 5 Vp(s)<br>57<br>44 VI(s)    | 5 Vp(s)<br>180<br>44 VI(s)    | 69 Vp<br>5 Vp(s)<br>218<br>44 VI(s) |
| <b>Sud / Sud -oest</b>                                      | Entrada | 5 Tp(s)                              | 5 Tp(s)                               | 5 Tp(s)                               | 11 Tp(s)                     | 11 Tp(s)                     | 135 Tp<br>11 Tp(s)            | 135 Tp<br>11 Tp(s)                  |
|                                                             | Sortida | 5 Tp(s)                              | 5 Tp(s)                               | 5 Tp(s)                               | 11 Tp(s)                     | 11 Tp(s)                     | 135 Tp<br>11 Tp(s)            | 135 Tp<br>11 Tp(s)                  |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         | 91                                   | 219                                   | 188                                   | 234                          | 234                          | 750                           | 857                                 |
| <b>Setmana 2</b>                                            |         |                                      |                                       |                                       |                              |                              |                               |                                     |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada | 7 Vp(s)<br>44 VI (s)                 | 3 Vp(s)<br>18 VI(s)                   |                                       |                              |                              |                               |                                     |
|                                                             | Sortida | 17 Vp<br>7 Vp(s)<br>9VI<br>44 VI(s)  | 18 Vp<br>3Vp(s)<br>9VI<br>18VI(s)     |                                       |                              |                              |                               |                                     |
| <b>Sud / Sud -oest</b>                                      | Entrada | 11Tp(s)                              | 5 Tp(s)                               |                                       |                              |                              |                               |                                     |
|                                                             | Sortida | 11Tp(s)                              | 5 Tp(s)                               |                                       |                              |                              |                               |                                     |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         | 151                                  | 80                                    |                                       |                              |                              |                               |                                     |

Com es pot observar, i igual que en els casos anteriors, el dia de màxima mobilitat en esdeveniments petits, continua essent el cap de setmana però amb un nombre de desplaçaments molt menor per accedir i sortir de l'àmbit del sector, amb un total de **857 desplaçaments generats** entre els accessos nord i sud /sud-est, dels quals 554 desplaçaments generats amb vehicles concentrats per l'accés nord.

Com ja s'ha anat veient, els desplaçaments calculats són per els dies (setmanes) d'esdeveniments grans, mitjans o petits en relació al programa eqüestre. Que a priori es realitzarien en 18 setmanes a l'any, no consecutives entre Octubre i Abril. Com es pot veure es realitzen en èpoques fredes o temperades i no coincidents amb l'època de més intensitat turística. La qual cosa afavoreix la punta de mobilitat puntual en els dissabtes / diumenges d'esdeveniment, ja que no coincideix en temps amb els període estiuenc, que és el període més crític de la mobilitat en els nuclis turístics de la costa.

**Esdeveniments de màxim aforament sense cavalls.** (festivals, seminaris, esdeveniments en relació el motor, fires, etc...)

De les activitats que es volen desenvolupar en el recinte del sector, hi ha una altra tipologia d'esdeveniments que no implica el desplaçaments de mitjans dels esdeveniments de cavalls. Aquests tipus d'esdeveniments podran ser de diferent magnitud, en quan a la temàtica i a l'aforament i per tant variarà la mobilitat generada segons el tipus d'esdeveniment. En la següent taula es fa una previsió dels desplaçaments per un esdeveniment tipus de màxima afluència.

Es teoritza preveient que l'esdeveniment es realitzi el dissabte, per tant la logística pot començar dos dies abans (dijous i divendres) i el desmuntatge es realitza els dos dies següents (diumenge i dilluns). Els desplaçaments relacionats amb el servei, muntatge i desmuntatge es realitzen per l'accés nord. Els desplaçaments realitzats pel públic a l'esdeveniment serà indistintament per l'accés nord i sud o sud-est i l'afluència per un dels dos accessos es veurà limitada pel mitjà de transport, essent pel nord per desplaçaments en vehicle privat i al sud o sud-est per desplaçaments a peu o transport. La màxima afluència del públic serà el dissabte i s'utilitza els desplaçaments de vehicles lleugers, tenint en compte el màxim aforament de places d'aparcament (2.171 places d'aparcament per a vehicles lleugers, per esdeveniments "generals", no vinculats als cavalls o motors). Es calcula un aforament màxim de 6.500 persones, així tenint en compte els desplaçaments tipus (80% en vehicle privat i una ocupació mitjana de 3 persones /vehicle i un 20% dels desplaçaments amb transport públic o altres modes)

L'arribada de 6.500 persones (possible aforament màxim per esdeveniments no eqüestres). Es considera que d'aquestes, 1.300 podran accedir a l'àmbit provinents amb transport públic o mitjans no motoritzats (a peu o bicicleta), pel que contemplant una ocupació mitjana de 3 persones per vehicle, els 5.200 assistents restants requereixen un total de 1.733 vehicles. (es reserva una bossa extra d'aparcaments).

Pel que fa a la mobilitat de treballadors, es considera que hi haurà 50 treballadors temporals per aquesta tipologia d'esdeveniments, dels quals i tenint en compte la distribució modal que s'aplica en aquest cas (80% desplaçaments amb vehicle i 20 % per transport públic o altres mitjans) es té que cada dia hi haurà fixes 40 vehicles que aniran i tornaran dels treballadors i 10 persones no utilitzaran el vehicle privat.

En aquest cas no es tenen en compte les persones que treballaran de manera fixa en el recinte.

Taula 18: Mobilitat a setmana vista en esdeveniments sense cavalls. Màxima afluència de públic (festivals, esdeveniments, etc.)

| Accés                                                       | Sentit  | dl.               | dt. | dc. | dj.                 | dv.                 | ds.                             | dg.                 |
|-------------------------------------------------------------|---------|-------------------|-----|-----|---------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------|
| <b>Setmana 1</b>                                            |         |                   |     |     |                     |                     |                                 |                     |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada |                   |     |     | 5Vp(s)<br>40 vl (s) | 5Vp(s)<br>40 vl (s) | 5Vp(s)<br>40 vl (s)<br>1.733 vl | 5Vp(s)<br>40 vl (s) |
|                                                             | Sortida |                   |     |     | 5Vp(s)<br>40 vl (s) | 5Vp(s)<br>40 vl (s) | 5Vp(s)<br>40 vl (s)<br>1.733 vl | 5Vp(s)<br>40 vl (s) |
| <b>Sud - Sud est</b>                                        | Entrada |                   |     |     | 10Tp(s)             | 10Tp(s)             | 10Tp(s)<br>1.300Tp              | 10Tp(s)             |
|                                                             | Sortida |                   |     |     | 10Tp(s)             | 10Tp(s)             | 10Tp(s)<br>1.300Tp              | 10Tp(s)             |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         |                   |     |     | 110                 | 110                 | 6.277                           | 110                 |
| <b>Setmana 2</b>                                            |         |                   |     |     |                     |                     |                                 |                     |
| <b>Nord</b>                                                 | Entrada | 5vp(s)<br>40vl(s) |     |     |                     |                     |                                 |                     |
|                                                             | Sortida | 5vp(s)<br>40vl(s) |     |     |                     |                     |                                 |                     |
| <b>Sud - Sud est</b>                                        | Entrada | 10 Tp(s)          |     |     |                     |                     |                                 |                     |
|                                                             | Sortida | 10 Tp(s)          |     |     |                     |                     |                                 |                     |
| <b>TOTAL Setmana</b><br>(desplaçaments d'entrada i sortida) |         | 110               |     |     |                     |                     |                                 |                     |

Vp: vehicle pesant – camió / Vp(s): Vehicle pesant - Serveis / Vl: vehicle lleuger – automòbil / Vl(s): vehicle lleuger - treballadors Tp: transport públic o mitjans no motoritzat / Tp(s): transport públic o mitjans no motoritzats - treballadors

Com es pot observar, el dia de màxima mobilitat per accedir i sortir de l'àmbit del sector es genera un total de **6.277** desplaçaments igualment entre els dos accessos, dels quals podrien realitzar-se 3.757 desplaçaments amb vehicles, per l'accés nord.

#### Desplaçaments generats per l'activitat hotelera

En el decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, no es proposa ràtio de viatges generats al dia per l'activitat hotelera.

Per tal d'establir els desplaçaments generats per aquesta activitat s'assimila la mobilitat generada dels hotels a la mobilitat generada per usos residencials.

Aquesta es resumeix en la següent taula. S'ha de tenir en compte que els següents números es prenen en màxims, o sigui suposant una màxima ocupació tot l'any, la qual cosa és altament difícil i improbable.

Taula 19: Desplaçaments generats per l'activitat hotelera del sector.

|                              |                                                                                 | Ràtio segons Decret 344/2006             | Viatges generats/dia |
|------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|----------------------|
| Sostre hotel·ler al sector   | 22.530 m²sostre<br>(17.560 m²sostre dins recinte + 5.000 m²sostre fora recinte) | 10 viatges/100 m² de sostre              | 2.253                |
| Habitacions hotels al sector | 258 habitacions<br>(201+57)                                                     | 7 viatges/habitatge                      | 1.820                |
|                              |                                                                                 | 3 viatges/persona (2 persones habitació) | 1.554                |

Font:Elaboració pròpia a partir del decret 344/2006, de 19 de setembre,

Prenent com a vàlid el valor "menys favorable" es pot dir que en ocupació màxima els usos hotel·ler del sector generarien **2.253 desplaçaments diaris**. D'aquests es pot calcular que el 70% es poden realitzar amb vehicles i el 30% amb altres mitjans (transport públic, a peu, bicicleta, etc).

S'entén que aquesta mobilitat ja té en compte els desplaçaments generats per els treballadors. (77 fixes +20 temporals).

Les entrades i sortides per aquest programa es realitzarien en tots els casos per l'accés Sud-est.

Taula 20: Mobilitat pel programa hotel·ler

| Accés   | Mobilitat total (desplaçaments) | No motoritzats (28% desplaçaments) | Motoritzats (72% desplaçaments) | Places aparcament  |
|---------|---------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|--------------------|
| Sud-est | 2.253                           | 631                                | 1.622                           | 133 (522 persones) |

La capacitat dels aparcaments en total per el programa hotel·ler serà de 133 aparcaments pels clients dels hotels, tenint en comte que el 70% de les habitacions (252 habitacions) utilitzaran el vehicle privat per desplaçar-se.

Aquests desplaçaments, en la teoria i anant a escenaris de màxims, s'han de sumar als desplaçaments que es poden produir en dies laborables en els altres programes i a més en els dies d'esdeveniments, així es pot tenir una radiografia del moviment de persones i vehicles que es pot produir en un dia de màxima afluència als esdeveniments amb més desplaçaments i amb una ocupació màxima hotel·lera del sector.

### Desplaçaments generats pel Programa (Auto)drom

El programa motor, el qual es desenvoluparà a partir de la idea d'oficines i espai de showroom. Es desenvoluparà bàsicament en dies laborables en un sector concret del recinte amb entrada sempre tant de la mobilitat no motoritzada, com els vehicles per l'accés Sud-est de manera separada del programa hotelier.

Donat els usos que es desenvoluparan, a continuació es presenta una taula amb els desplaçaments generats totals i segons els usos que es pretén desenvolupar segons el programa motor.

Taula 21: Desplaçaments generats pel Programa Motor del sector.

| Ús programa motor | Ús assimilable segons Decret 344/2006 | m² sostre | Ràtio segons Decret344/2006 | Viatges generats/dia | Viatges generats segons treballadors                |
|-------------------|---------------------------------------|-----------|-----------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------|
| Oficina           | Oficina                               | 1.500     | 15 viatges/100 m² de sostre | 225                  | 60 usuaris que fan una entrada i una sortida al dia |
| Showroom          |                                       | 3.500     |                             | 525                  |                                                     |
| Magatzem          |                                       | 1.000     |                             | 150                  |                                                     |
| <b>TOTAL</b>      |                                       |           |                             | <b>900</b>           | <b>120</b>                                          |

Font:Elaboració pròpia a partir del decret 344/2006, de 19 de setembre,

El programa disposa d'aparcament propi per aquells treballadors que es vulguin desplaçar amb mitjans motoritzats i compte amb una capacitat màxima de 60 places d'aparcament, sempre utilitzant l'accés sud-est.

### Desplaçaments generats pel Programa esportiu - Docent

L'última activitat prevista en el sector és el docent -esportiu, a partir de la creació d'un equipament a l'oest d'aquest. Els desplaçaments teòrics que pot generar aquesta activitat es descriuen a continuació, tenint en compte la superfície i els ràtios del decret 344/2006 per equipaments.

Taula 22: Desplaçaments generats pel programa educatiu / esportiu del sector.

| Ús programa  | m² sostre | Ràtio segons Decret344/2006 | Viatges generats/dia |
|--------------|-----------|-----------------------------|----------------------|
| Equipaments  | 1.200     | 20viatges/100 m2 de sostre  | 240                  |
| <b>TOTAL</b> |           |                             | <b>240</b>           |

Font: Elaboració pròpia a partir del decret 344/2006, de 19 de setembre,

Les activitats que es realitzen en l'equipament seran puntuals i normalment entre setmana, així difícilment es realitzaran conjuntament amb els dies forts d'esdeveniments, amb o sense cavalls.

### Resum dels desplaçaments en el sector

Les **setmanes que no hi ha esdeveniments**, la mobilitat pel funcionament de les activitats que es desenvolupin en l'àmbit es redueix de manera molt significativa i varia depenent del punt de desenvolupament del Sector i de les activitats que es desenvolupin en aquest.

Així en termes generals, hi hauria els desplaçaments generats pels treballadors del programa eqüestre (un màxim de 50 persones), que generarien 100 desplaçaments diaris. Els desplaçaments pels treballadors de l'àmbit hotelier del sector, que com ja s'ha anat veient es preveuen uns 71 llocs de treball (142 desplaçaments diaris).

També cal tenir en compte els futurs usuaris **vinculats al programa motor**, que com s'ha dit serien 60 persones, generant 120 viatges al dia, però l'activitat i segons ràtios del Decret 344/2006, genera un total de 900 desplaçaments diaris.



Finalment, i en escenaris de màxim en setmanes de no esdeveniments en el sector s'ha de tenir en compte els desplaçaments generats pels hotels (2.253 viatges diaris) i en menor mesura els desplaçaments del programa esportiu-docent.

Taula 23: Resum desplaçaments diaris segons l'activitat que es desenvolupa (dia de màxim desplaçament)

| Esdeveniment                | Màxims núm. desplaçaments /dia                           | Dia setmana màxim      | Desplaçaments modals |       |
|-----------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------|----------------------|-------|
| Sense esdeveniments         | 3.393<br>(900 (Auto)drom+ 2.253 hotelers+240 Equipament) | De dilluns a divendres | Vehicle privat       | 2.443 |
|                             |                                                          |                        | Transport públic     | 746   |
|                             |                                                          |                        | No motoritzat        | 204   |
| Esdeveniment eqüestre Petit | 3.110<br>(857 esdev. + 2.253 hotelers)                   | Dissabte i diumenge    | Vehicle privat       | 2.308 |
|                             |                                                          |                        | Transport públic     | 802   |
|                             |                                                          |                        | No motoritzat        |       |
| Esdeveniment eqüestre Mitjà | 4.022<br>(1.762 esdev. + 2.253 hotelers)                 | Dissabte i diumenge    | Vehicle privat       | 3.032 |
|                             |                                                          |                        | Transport públic     |       |
|                             |                                                          |                        | No motoritzat        | 983   |
| Esdeveniment eqüestre Gran  | 4.405<br>(2.152 esdev.+ 2.253 hotelers)                  | Dissabte i diumenge    | Vehicle privat       | 3.344 |
|                             |                                                          |                        | Transport públic     |       |
|                             |                                                          |                        | No motoritzat        | 1.061 |
| Altres Esdeveniments        | 9.425<br>(7.172 esdev.+ 2.253 hotelers)                  | Dissabte               | Vehicle privat       | 7.360 |
|                             |                                                          |                        | Transport públic     |       |
|                             |                                                          |                        | No motoritzat        | 2.061 |

\* Els percentatges de desplaçaments modal pel cas dels desplaçaments hotelers és el següent:

- 72% vehicle privat
- 22% transport públic
- 6% no motoritzat

\*\*Els percentatges de desplaçaments modal pel cas dels desplaçaments en esdeveniments és el següent:

- 80% vehicle privat
- 20% transport públic i no motoritzat

\*\*\* Els desplaçaments de treballadors en el cas d'esdeveniments ja es tenen en compte els propis esdeveniments

En esdeveniments eqüestres i altres esdeveniments, els desplaçaments generats no motoritzats s'inclouen en el totals del desplaçaments en transport públic, indicant així els desplaçaments que es poden realitzar en transport públic o en altres mitjans no motoritzats.

Font: Elaboració pròpia

### Capacitat de les vies d'accés al sector amb el desenvolupament de les activitats previstes pel sector

Un cop es tenen els desplaçaments que es poden realitzar amb les diferents activitats que es podrien realitzar en el si del sector, és d'interès preveure si les carreteres que donen accés al sector poden absorbir satisfactoriament aquests nous desplaçaments generats. En aquest punt es fa una explicació teòrica sobre aquest fet.

Segons hem vist en punts anteriors d'aquest document les IMD de la carretera C-246 i B-211 són les següents:

Taula 24: Intensitats Mitjanes Diàries de la carretera estacions aforament, entorn de la MP. Any 2012 i 2013

| Carretera | Localització | IMD mitjanes  |       | IMD mitjanes Pesants | Volum per sentit |        |
|-----------|--------------|---------------|-------|----------------------|------------------|--------|
|           |              |               |       |                      | Vilanoveta       | Sitges |
| C-246a    | PQ: 38.625   | IMD           | 9.475 | 397                  | 48,55%           | 51,09% |
|           |              | IMD dl a dv   | 9.766 | 465                  |                  |        |
|           |              | IMD dissabtes | 9.148 | 264                  |                  |        |

| Carretera | Localització | IMD mitjanes  |       | IMD mitjanes Pesants | Volum per sentit |              |
|-----------|--------------|---------------|-------|----------------------|------------------|--------------|
|           |              |               |       |                      | Vilanoveta       | Sitges       |
|           |              | IMD Diumenges | 8.345 | 191                  |                  |              |
|           |              |               |       |                      |                  |              |
| C-246a    | PQ: 40.460   | IMD           | 9.402 | 361                  | 47,40%           | 52,60%       |
|           |              | IMD dl a dv   | 9.531 | 422                  |                  |              |
|           |              | IMD dissabtes | 9.630 | 226                  |                  |              |
|           |              | IMD Diumenges | 8.529 | 187                  |                  |              |
|           |              |               |       |                      |                  |              |
|           |              |               |       |                      | Sitges           | Rotonda C-32 |
| B-211     | PQ: 9.215    | IMD           | 7.851 | 317                  | 49,43 %          | 50,57        |
|           |              | IMD dl a dv   | 8.294 | 384                  |                  |              |
|           |              | IMD dissabtes | 7.272 | 183                  |                  |              |
|           |              | IMD Diumenges | 6.213 | 115                  |                  |              |

Font: Diputació de Barcelona

Per altra banda, hi ha els desplaçaments que es generen en les activitats que es desenvoluparan en el sector. En aquest cas únicament interessa els desplaçaments que es calculen que es realitzaran en vehicle privat.

A continuació es presenta un resum del desplaçaments generats en vehicles, segons l'entrada /sortida dels desplaçaments sigui la carretera C-246a o B-211.

Taula 25: Resum desplaçaments diaris generats amb vehicle segons la tipologia d'esdeveniments i els dies de la setmana

|                                                            |                               | Desplaçaments diaris segons dia de la setmana |       |       |       |       |       |       |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                                            |                               | DL                                            | DM    | DC    | DJ    | DV    | DS    | DMG   |
| <b>Sense esdeveniment</b><br>(Progr hoteler + Progr Motor) | Accés sud est (C-246a) i urbà | 2.270                                         | 2.270 | 2.270 | 2.270 | 2.270 | 1.622 | 1.622 |
|                                                            | Accés nord (B-211)            |                                               |       |       |       |       |       |       |
| <b>Esdeveniment eqüestre Petit</b><br>Setmana Central      | Accés sud est (C-246a) i urbà |                                               |       |       |       |       |       |       |
|                                                            | Accés nord (B-211)            | 82                                            | 209   | 179   | 212   | 212   | 458   | 565   |
| <b>Esdeveniments eqüestre Mitjà</b><br>Setmana Central     | Accés sud est (C-246a) i urbà |                                               |       |       |       |       |       |       |
|                                                            | Accés nord (B-211)            | 428                                           | 428   | 428   | 428   | 428   | 922   | 1.173 |
| <b>Esdeveniments eqüestre Gran</b><br>Setmana Central      | Accés sud (C-246a) i urbà     |                                               |       |       |       |       |       |       |
|                                                            | Accés nord (B-211)            | 516                                           | 516   | 516   | 516   | 516   | 1.142 | 1.412 |
| <b>Altres esdeveniments</b>                                | Accés sud est (C-246a) i urbà |                                               |       |       |       |       |       |       |
|                                                            | Accés nord (B-211)            | 0                                             | 0     | 0     | 90    | 90    | 3.657 | 90    |
| <b>Sense esdeveniment amb Progr. Educatiu</b>              | Accés sud est (C-246a) i urbà | 2.270                                         | 2.270 | 2.270 | 2.270 | 2.270 | 1.622 | 1.622 |
|                                                            | Accés sud (C-246a)            | 173                                           | 173   | 173   | 173   | 173   | 0     | 0     |

\* Dissabte i diumenge sense esdeveniment, únicament es tenen en compte els desplaçaments amb cotxe del programa Hoteler, ja que el programa motor es desenvolupa de dilluns a divendres

Font:Elaboració pròpia

Creuant aquesta última taula de desplaçaments diaris en màxima afluència amb la taula de IMD de les carreteres (es prendrà com a referència en el cas de la carretera C-246a, els aforaments amb més IMD), es pot realitzar la previsió del flux de vehicles que es preveu que transitin per aquestes vies.

Taula 26: Resum desplaçaments diaris generats segons la tipologia d'esdeveniments i els dies de la setmana i IMD de les carreteres C-246a i B-211

|                                                        |                               | Desplaçaments de vehicles diaris segons dia de la setmana |       |       |       |       |       |       |
|--------------------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                                                        |                               | DL                                                        | DM    | DC    | DJ    | DV    | DS    | DMG   |
| <b>Sense esdeveniment</b><br>(Pgr hotelier + PgrMotor) | Accés sud est (C-246a) i urbà | 2.270                                                     | 2.270 | 2.270 | 2.270 | 2.270 | 1.622 | 1.622 |
|                                                        | Accés nord (B-211)            |                                                           |       |       |       |       |       |       |
| <b>Esdeveniments eqüestre Petit</b><br>Setmana Central | Accés sud est (C-246a) i urbà |                                                           |       |       |       |       |       |       |
|                                                        | Accés nord (B-211)            | 82                                                        | 209   | 179   | 212   | 212   | 458   | 565   |
| <b>Esdeveniments eqüestre Mitjà</b><br>Setmana Central | Accés sud est (C-246a) i urbà |                                                           |       |       |       |       |       |       |
|                                                        | Accés nord (B-211)            | 428                                                       | 428   | 428   | 428   | 428   | 922   | 1.173 |
| <b>Esdeveniments eqüestre Gran</b><br>Setmana Central  | Accés sud (C-246a) i urbà     |                                                           |       |       |       |       |       |       |
|                                                        | Accés nord (B-211)            | 516                                                       | 516   | 516   | 516   | 516   | 1.142 | 1.412 |
| <b>Altres esdeveniments</b>                            | Accés sud est (C-246a) i urbà |                                                           |       |       |       |       |       |       |
|                                                        | Accés nord (B-211)            | 0                                                         | 0     | 0     | 90    | 90    | 3.657 | 90    |
| <b>Sense esdeveniment amb Pgr Educatiu</b>             | Accés sud est (C-246a) i urbà | 2.443                                                     | 2.443 | 2.443 | 2.443 | 2.443 | 1.622 | 1.622 |

|                             |       |       |       |       |       |       |       |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| <b>IMD Carretera C-246a</b> | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.148 | 8.345 |
| <b>IMD Carretera B-211</b>  | 8.294 | 8.294 | 8.294 | 8.294 | 8.294 | 7.272 | 6.213 |

Font: Elaboració pròpia

Pel que es pot veure en l'anterior taula les carreteres C-246a i B-211, a l'any 2013, a l'entorn de l'àmbit de la modificació tenien més intensitat de trànsit els dies laborables, que coincideix amb els dies de menor moviments provinents del sector. En aquest punt, cal recordar que els desplaçaments generats, es calculen en màxims, així, els desplaçaments del programa hotelier del sector és en ocupació completa (segurament en algunes setmanes de la temporada estiuenca i sobretot en cap de setmana).

Els esdeveniments, en termes generals, podrien crear un impacte a la capacitat de les carreteres els dissabtes que, en general, és el dia amb més moviment de vehicles dels diferents esdeveniments analitzats.

Així, teoritzant sobre aquest fet, una setmana amb esdeveniments no eqüestre (teòricament l'esdeveniment que podria moure més vehicles) les IMD de les carreteres podria quedar de la següent manera (es recorda que es present com a base les dades d'aforament de l'any 2012-2013):

Taula 27: Total teòrics d'incidència de desplaçaments en les carreteres C-246a i B-211

|                            |                               | Desplaçaments de vehicles diaris segons dia de la setmana |       |       |       |       |       |       |
|----------------------------|-------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
|                            |                               | DL                                                        | DM    | DC    | DJ    | DV    | DS    | DMG   |
| <b>Altres Esdeveniment</b> | Accés sud est (C-246a) i urbà | 0                                                         | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     | 0     |
|                            | Accés nord (B-211)            | 0                                                         | 0     | 0     | 90    | 90    | 3.657 | 90    |
|                            |                               |                                                           |       |       |       |       |       |       |
| IMD Carretera C-246a       |                               | 9.766                                                     | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.148 | 8.345 |
| IMD Carretera B-211        |                               | 8.294                                                     | 8.294 | 8.294 | 8.294 | 8.294 | 7.272 | 6.213 |

|                       |  |       |       |       |       |       |        |       |
|-----------------------|--|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| <b>Totals teòrics</b> |  |       |       |       |       |       |        |       |
| Carretera C-246a      |  | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.766 | 9.148  | 8.345 |
| carretera B-211       |  | 8.294 | 8.294 | 8.294 | 8.384 | 8.384 | 10.929 | 6.303 |

Font: Elaboració pròpia

Es pot veure que a banda dels dissabtes, per la carretera C-246a, els esdeveniments no entrarien en conflicte per l'augment del volum de vehicles, durant tota la setmana. Els IMD de la carretera si que en general augmentaria a nivell teòric per efecte del programa hotelier (durant tota la setmana) i pel Programa Motor els dies laborables. Igualment tot el flux de vehicles generat per aquests programes, no seria absorbit per la carretera C-246a, ja que l'accés a aquests programes per l'accés Sud-est del recinte es realitza a través de la trama urbana de Sitges, sense intercedir amb el desenvolupament de la carretera C-246a, a banda que els càlculs de la mobilitat generada es realitzen, en el programa

hoteler, en ple rendiment i una ocupació del 100%, la qual cosa, es possible que s'aconsegueixi algunes setmanes del període estival o setmana santa.

Pel que fa a la carretera B-211, la situació de més intensitat de trànsit s'amplia de dijous a diumenge, però alhora s'ha de tenir en compte que l'increment del dijous, divendres i diumenge són molt reduïts. Els dissabtes serien, així, els dies de més intensitat de trànsit en la carretera B211, amb un augment potencial de 3.657 vehicles.

La incidència real dels desplaçaments de vehicles dels esdeveniments, s'hauria de mesurar tenint en compte la tipologia d'esdeveniment. Ja que depenent de la durada de l'acte, l'assistència al recinte amb vehicle, seria més laxa (per exemple en un acte de tot el dia -12hores-) o un accés puntual més incisiu (per exemple en un acte de 3hores, on els desplaçaments es produirien una hora abans i després de l'acte).

Tenint en compte tots aquests condicionants, es considera que les carreteres C-246a i B-211 tenen capacitat suficient per assumir els desplaçaments generats per els esdeveniments i activitats que es preveu desenvolupar en el sector, ja que la incidència més important serà puntual i la problemàtica vindria per la gestió del trànsit en moments puntuals i no per la capacitat de la carretera en termes generals.



## 5. XARXES PRINCIPALS DE MOBILITAT

### 5.1. Paràmetres de planificació generals

Els paràmetres de planificació que aconsella el *Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada*, concretament en el seu article 4.1, són els següents:

#### Article 4

Directrius per elaborar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a la planificació

#### 4.1. En l'elaboració dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'han de tenir en compte els paràmetres següents:

- a. *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable amb la senyalització corresponent a zona 30, d'acord amb el que estableix el Reglament general de circulació, ha de ser de 10 metres.*
  - b. *L'amplada mínima dels carrers planificats com a xarxa bàsica en sòl urbanitzable, així com els trams de carretera definits com a trams urbans, ha de ser d'11 metres.*
  - c. *L'amplada mínima dels carrers que es planifiquin en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari de la xarxa bàsica de bicicletes han de tenir una amplada addicional de 2 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà a l'establert als apartats anteriors.*
  - d. *Els carrers que es planifiquin, en sòl urbanitzable per on discorri un itinerari per al transport públic han de tenir una amplada addicional de 5 metres sempre i quan coincideixi amb la xarxa bàsica de vehicles. En cas contrari, s'atendrà al que estableixen els apartats anteriors.*
  - e. *El pendent màxim dels nous carrers en sòl urbanitzable no ha de superar el 8%, i només en casos excepcionals, degudament justificats, pot arribar fins al 12%. En qualsevol cas, el pendent del 8% no serà acceptable per a llargades superiors a 300 metres. Cas que es superi aquesta llargada, es construiran espais de descans amb pendent màxim de 2% que continguin, com a mínim, un cercle d'1,5 metres de radi.*
- La construcció d'escales a la via pública resta condicionada a què hi hagi un itinerari alternatiu adaptat a la normativa d'accessibilitat. Quan l'itinerari alternatiu sigui desproporcionat en temps i/o recorregut, d'acord amb el que estableix la citada normativa, es construiran ascensors o elements elevadors segurs i accessibles.*
- f. *El pendent màxim dels itineraris per a bicicletes no pot superar, amb caràcter general, el 5%. Només en supòsits excepcionals, degudament justificats, aquest pendent pot arribar al 8%.*
  - g. *La previsió de places per a aparcament de bicicletes i de vehicles inclosa en els instruments de planejament urbanístic s'ha d'ajustar a les reserves mínimes establertes als annexos 2 i 3 d'aquest Decret, respectivament.*

També cal tenir en compte les determinacions de l'ordre VIV/561/2010, de 1 de febrer, per la que es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació pels accessos i utilització dels espais públics urbanitzats.

## 5.2. Xarxa d'itineraris principals per a vianants

### 5.2.1. Situació actual

Segons l'article 15 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris principals per a vianants, on s'entén per vianant la persona que es desplaça a peu o amb cadira de rodes amb o sense motor.

Els itineraris principals per a vianants, als quals s'ha de donar prioritat sobre la resta de modes de transport, han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents<sup>4</sup>:

Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.

Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

Mercats, zones i centres comercials.

Instal·lacions recreatives i esportives.

Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.

Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.

Tal i com s'ha vist anteriorment, actualment, en el sí del sector no hi ha espais pels vianants, més enllà dels petits camins de l'interior de l'Autòdrom i el camí agrícola al nord de l'autòdrom que enllaça aquest amb la carretera B-211, aquest camí és compartit per vianants, bicicletes i vehicles.

L'accés peatonal al sector actualment s'ha de realitzar per aquest mateix camí nord, o pel camí sortint de la carretera C-246 perpendicular a la riera de Ribes i a la mateixa carretera (entre el PQ 39 i PQ 40) o una tercera entrada al recinte de l'Autòdrom a l'est del Clot del Frares, donant continuïtat al carrer de l'antic camí de l'Autòdrom.

Amb tot, cal tenir en compte que l'àmbit de la Modificació Puntual i del sector a desenvolupar presenta unes característiques que cal remarcar. En primer terme, cal considerar que els desplaçaments originats per aquest sector provindran, en les setmanes d'esdeveniments pels possibles visitants de l'esdeveniment i els mateixos participants, a més dels treballadors fixes o puntuals contractats per l'esdeveniment. Alhora dependrà de la dimensió de l'esdeveniment que l'afluència de públic i participants sigui major o menor. Així mateix pels clients dels hotels que es volen desenvolupar en el sector.

Així mateix, gran part dels indrets que es determinen al Decret 344/2006, es troben situats al propi nucli de Sant Pere de Ribes o de Sitges (Equipaments comunitaris, mercats i zones comercials, instal·lacions recreatives, etc.).

Per altra banda, cal tenir en comte que les distàncies entre l'àmbit, respecte el nucli de Sant Pere de Ribes, el situen entre els 2 i 5 quilometres, per carrers, carreteres i camins no exclusius, en tots moments, per vianants. Així, la connexió entre l'àmbit de la modificació puntual amb el nucli de Sant Pere de Ribes, mitjançant itineraris per a vianants, que connectin aquest espai amb els indrets assenyalats pel Decret 344/2006, manca de sentit.

Té més sentit la connexió de l'àmbit amb el nucli de Sitges, ja que algun sector d'aquest és molt pròxim a l'àmbit del sector i més prenent en consideració del sistema de transport públic urbà que disposa

---

<sup>4</sup> Decret 344/ 2006.

Sitges, que permet connectar entre altres i de manera factible l'Autòdrom amb l'Estació de trens de Sitges.

En aquest sentit, als afores de l'àmbit de l'Autòdrom hi ha diverses parades de transport públic, ja siguin parades de bus interurbà situades a la C-246a, bé siguin a la B-211i també parades de transport urbà del nucli de Sitges situades al carrer J. Irla, i també la futura parada de ferrocarril prevista al nucli de Sitges. Per la qual cosa també té interès la connexió d'aquestes parades amb el sector amb mitjans no motoritzat i concretament a peu.

En aquest sentit, es fan les propostes d'itineraris per a vianants, fora dels límits del Modificació Puntual.

### 5.2.2. Propostes

Els accessos des de fora de l'àmbit per a vianants, s'han anat detallant en els apartats anteriors d'aquest document, tot i això, es poden resumir a continuació:

#### Accessos des de l'exterior

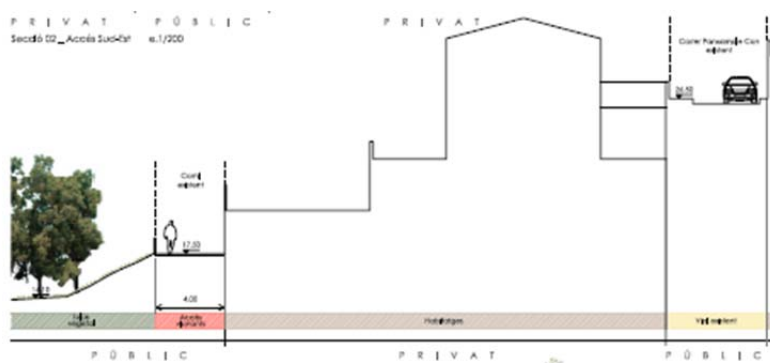
##### **Accés Est (Riera i Carena):**

A l'Est-Carena per La Plana de Sitges-Minivilles a través de la construcció d'un nou vial que dona continuïtat amb el carrer de Can Panxample provinent de la C-246a es planteja l'accés rodat al programa hotel·ler i a l'espai (auto)drom. Aquest accés s'acompanya d'uns recorreguts per a vianants, que ordenen els recorreguts principal d'accés al recinte a peu, és un punt altament vinculat al transport públic i teixits urbans consolidats i es considera que serà el principal accés per a vianants a l'àmbit d'actuació, provinent sobretot del nucli urbà de Sitges i de les diferents ofertes de transport públic que en ell s'hi localitzen.

Aquesta connexió dona continuïtat al carrer existent i es preveu de forma separada per a vianants i per a vehicles a fi de garantir, tot i les característiques de la topografia, el compliment de les condicions d'accessibilitat per a vianants. Els vehicles circulen de forma tangencial al recinte i els vianants accedeixen a través d'uns espais de rampa enjardinats. Es preveu consolidar aquest accés rodat amb una secció de 7,8m de plataforma única.



També a l'Est-Riera es preveu la millora i urbanització del vial que al límit amb Minivilles que dona accés al recinte amb funció peatonal. Es preveu consolidar aquest accés amb una secció de 4m de plataforma única.



### Accés nord

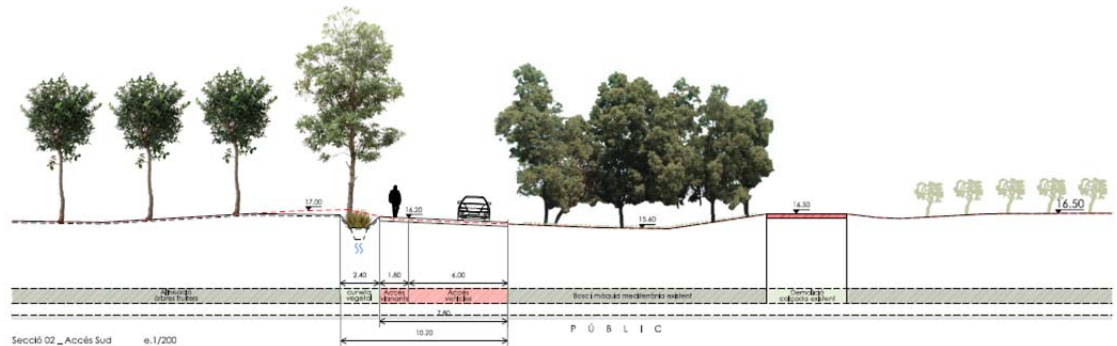
Es preveu ampliar el vial existent a un amb una secció de 10,5m (8,8m de plataforma) que permeti conjugar les necessitats d'integració amb l'entorn rural i les funcions del mateix. aquest inclou un accés per a vianants de 1,80 m d'amplada.

### Accés sud-gual



A sud la MPPGOU preveu la reserva de sòl necessari per garantir la connexió entre el recinte de l'Autòdrom i la carretera C-246. Es preveu consolidar aquest accés amb una secció de 10,2m. (7,8 de plataforma), dels quals 1,8 seran exclusius per a l'accés de vianants.

A l'arribada al costat oposat de la Riera es preveu la pujada en rampa en paral·lel a la Riera fins arribar al vial de vora que recorre el front sud a cota segura. Aquest vial, amb ús restringit per a vianants connecta amb l'accés est i tindrà la funció de donar sortida al recinte per l'est en cas d'episodis de circulació d'aigua per la Riera de Ribes.



### Itineraris interiors al recinte

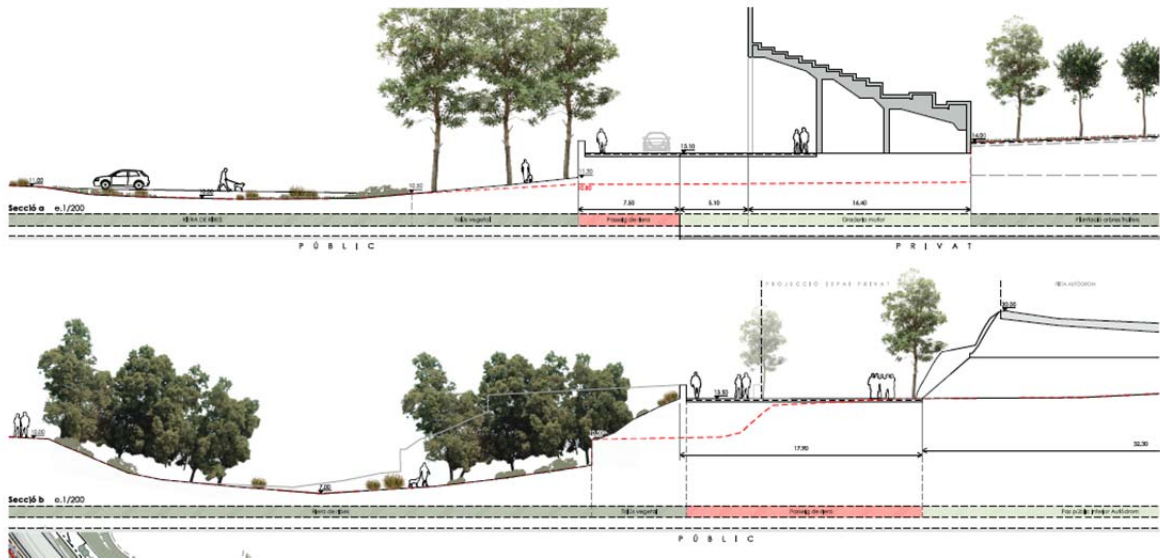
#### Itineraris interiors a l'àmbit del recinte

A l'interior de l'àmbit de l'actuació, els itineraris per a vianants proposat tenen unes condicions òptimes de manera que els vianants puguin accedir de manera còmode i segura a qualsevol punt de l'àmbit del sector. Així, el principal itinerari per a vianants a l'interior de l'àmbit, s'inicia en el sector dels aparcaments (nord, sud, oest del sector) ressegueix l'espina central ubicada al centre de l'Autòdrom per tal d'accedir a l'àrea d'esdeveniments a l'interior de l'autòdrom.

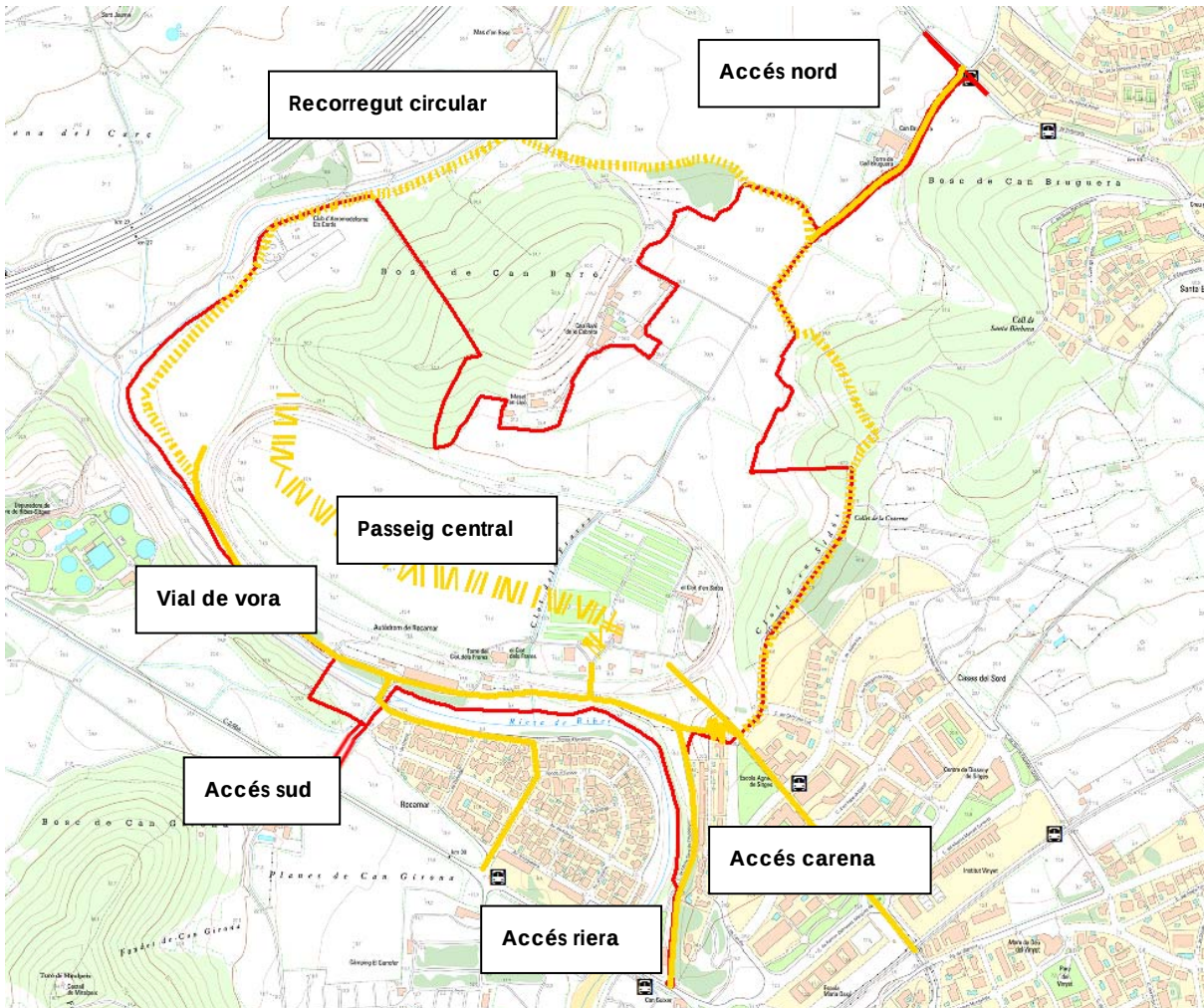
#### Passeig de vora i recorregut circular

A sud la MPPGOU també preveu, en continuïtat al nou vial est la construcció d'un vial-passeig de vora vinculat al recorregut de la Riera que permet l'accés segur a l'equipament i al sistema d'espais lliures (parc forestal i bosc de Ribera). Aquest espai combinarà les funcions d'oci i passeig de vianants amb la circulació rodada i garantirà la connectivitat entre els diferents espais lliures i circulacions de vianants/cíclades existents.

Aquest vial sud es complementa amb la consolidació d'un recorregut circular al voltant de l'àmbit d'ús públic que amb prioritat per a vianants i de forma compatible amb les bicicletes permet recórrer a peu l'àrea i posar-la en relació amb la xarxa de camins rurals de valor paisatgístic que estructurin el territori al seu voltant.



Imatge 28. Itineraris principals per a vianants.



Font: Elaboració pròpia amb dades de la MPPGOU

### 5.3. Xarxa d'itineraris principals per a bicicletes

#### 5.3.1. Situació actual

Segons l'article 17 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a bicicletes, amb l'objectiu d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments de forma segura i sostenible. Segons aquest decret, els paràmetres que han de complir els itineraris per a bicicletes són els següents:

- *Els itineraris per a bicicletes han de ser continus, formant una xarxa i preferentment hauran de discórrer per vies ciclistes segregades o carrils-bici protegits.*
- *La xarxa d'itineraris per a bicicletes s'ha de preveure connectada amb la xarxa de bicicletes de la resta del municipi i, si s'escau, amb la dels municipis veïns i s'ha de coordinar amb la xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu.*
- *Els itineraris per a bicicletes no es poden fer passar per carreteres de doble calçada ni per carreteres de calçada única amb una intensitat mitjana diària superior a 3.000 vehicles, llevat que es segreguin de la via mitjançant mecanismes adequats de protecció.*

Actualment, com s'ha vist en punts anteriors, en el límit oest i sud de la Modificació Puntual, hi transcorre un carril bicicleta rural (malgrat que no està senyalat coma tal) que enllaça la població de Sant Pere de Ribes amb el Passeig Marítim de Sitges i la urbanització

Així als entorns de la Modificació Puntual i per tant del sector, existeixen dos tipologies de carril bicicleta. Provenint del nord (Sant Pere de Ribes. Barri de Can Macià) i amb destí al Passeig marítim de Sitges i a l'àrea del barri de Roquetes hi ha un carril bici que funciona com a tal a través de camins rurals. En els últims anys aquest carril bici s'ha anat arrançant per trams. A l'immediatesa de l'àmbit, el traçat d'aquest carril ressegueix un camí més o menys paral·lel a la riera de Ribes des del barri de Can Macià, transcorre per tot el sector est i sud-est de l'autòdrom i a l'entrada principal d'aquest creua la carretera C-246a per més endavant bifurcar-se cap a Roquetes o al Passeig marítim de Sitges.

El plànol de la xarxa ciclable de la RMB (desembre 2015 - Àrea Metropolitana de Barcelona), considera que les carreteres C-246a i B-211 com a xarxa ciclable, però sense carril bicicleta com a tal segregat i segur. S'ha de dir que la carretera B-211 a l'alçada de la Urbanització Santa Bàrbara i Vallpineda existeix un carril bicicleta segregat i diferenciat de la via per a vehicles resseguint la carretera de Sant Pere de Ribes. Però a la carretera C-246a no hi ha carril bicicleta segregat.

#### 5.3.2. Reserva de places per a aparcament de bicicletes

El Decret 344/2006 també estableix les següents reserves mínimes d'aparcament de bicicletes situats fora de la via pública en funció de les activitats i usos del sòl, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui l'adopció de valors inferiors.

En el cas que ens ocupa i tenint en compte les activitats que es volen desenvolupar i la justificació que s'ha fet dels desplaçaments generats per les activitats que es pretenen desenvolupar i les característiques particulars dels esdeveniments i els mitjans de transport i la seva distribució modal, no es creu recomanable utilitzar en aquest cas els valors de conversió per a les places d'aparcament per a bicicletes.

En aquest cas i per l'exposat anteriorment es creu que instal·lant a la zona d'aparcament i altres punts d'entrada al recinte (entrades sud i est) un total de **100 aparcaments per a bicicletes**, serà suficient per absorbir els visitants que s'acostin a l'àmbit en els dies d'esdeveniments.

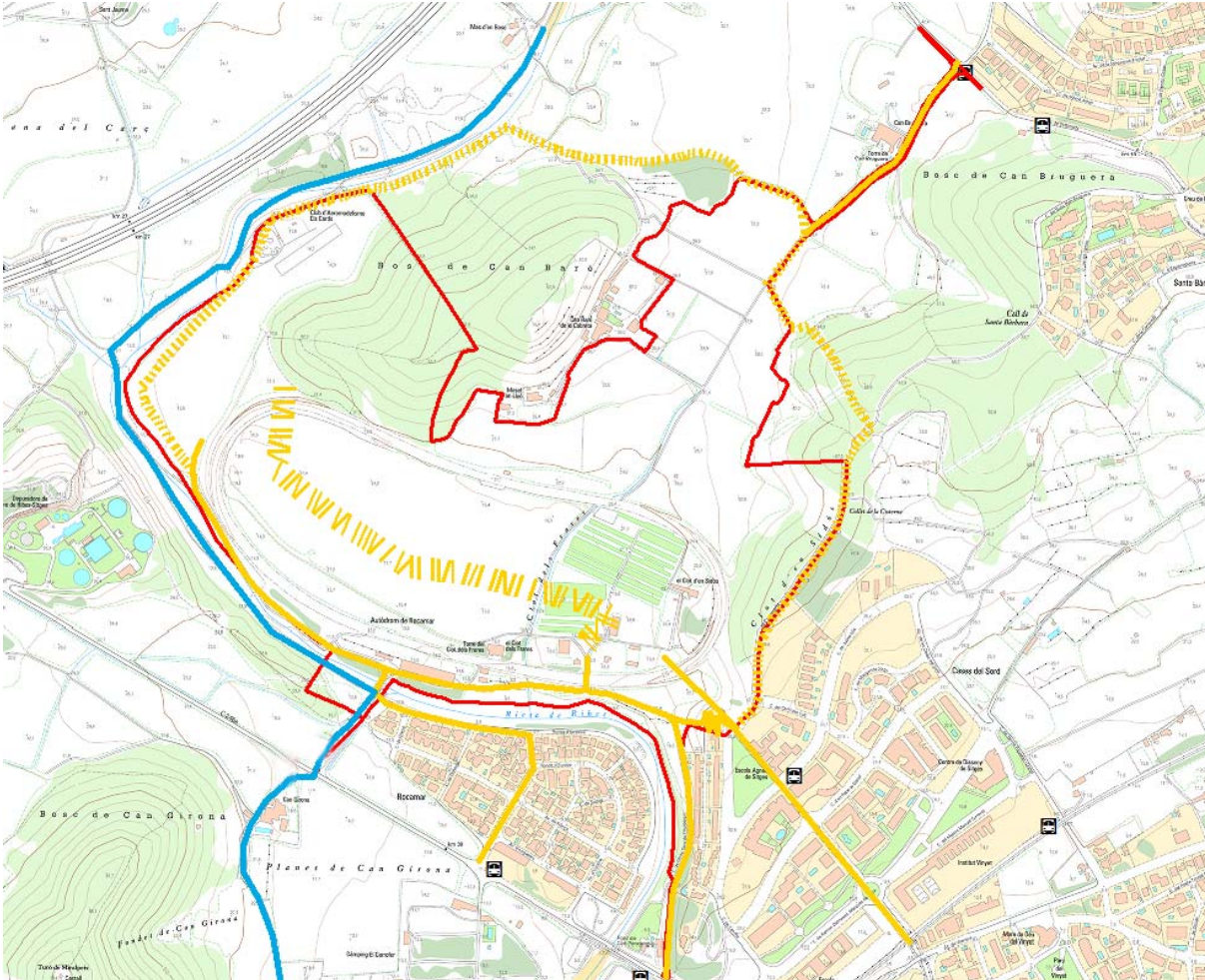
#### 5.3.3. Propostes

Per les activitats que es volen desenvolupar en l'interior del sector, no té sentit un carril bicicleta a l'interior de l'àmbit de la MPPGOU, ja que bona part de l'àmbit dissenyat per al passeig de vianants també serà transitable amb bicicleta. Així que la proposta d'itinerari principal per a bicicleta respecta



l'actual traça del carril bicicleta. A la resta es preveu l'ús compatible dins la nova xarxa viària tipus 30km/h. .

Imatge 29. Indicació del pas de la via ciclable



Font: Elaboració pròpia amb dades de la MPPGOU

## 5.4. Xarxa d'itineraris principals per a transport col·lectiu

### 5.4.1. Situació actual

Segons l'article 16 del Decret 344/2006, els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a transport públic i col·lectiu en superfície. Aquests itineraris han d'assegurar la connectivitat amb els indrets on es generi un nombre important de desplaçaments a peu o amb mitjans auxiliars i com a mínim els següents:

*Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.*

*Equipaments comunitaris, com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.*

*Mercats, zones i centres comercials.*

*Instal·lacions recreatives i esportives.*

*Espais lliures amb una forta freqüentació, com zones verdes, parcs urbans i vores de rius.*

*Àrees d'activitat laboral, com polígons industrials, parcs tecnològics, etc.*

Com s'ha pogut veure amb anterioritat, el municipi veí de Sitges disposa de servei de transport urbà i el municipi de Sant Pere de Ribes disposa de transport interurbà que connecta el nucli urbà de Sant Pere



de Ribes amb les principals poblacions veïnes. Així mateix el municipi de Sitges disposa de servei de Ferrocarril.

El desenvolupament de les activitats del sector de la present Modificació Puntual queden cobertes per el transport públic en superfície interurbà del municipi de Sant Pere de Ribes i el transport públic urbà del municipi de Sitges, segons els condicionants de l'article 14 del Decret 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

Alhora i pel futur, s'ha de tenir en compte la línia ferroviària orbital, en el seu Pla Director proposa una estació, en una zona pròxima ala present modificació puntual. Els sectors estan perfectament connectats amb la xarxa d'autobusos urbans de Sitges, concretament amb la línia 2

### 5.4.2. Propostes

El sector queda cobert pel servei d'autobús interurbà i l'autobús urbà ofert per l'Ajuntament de Sitges. Segons el que indica l'article 14 del Decret 344/2006, en el qual s'indica

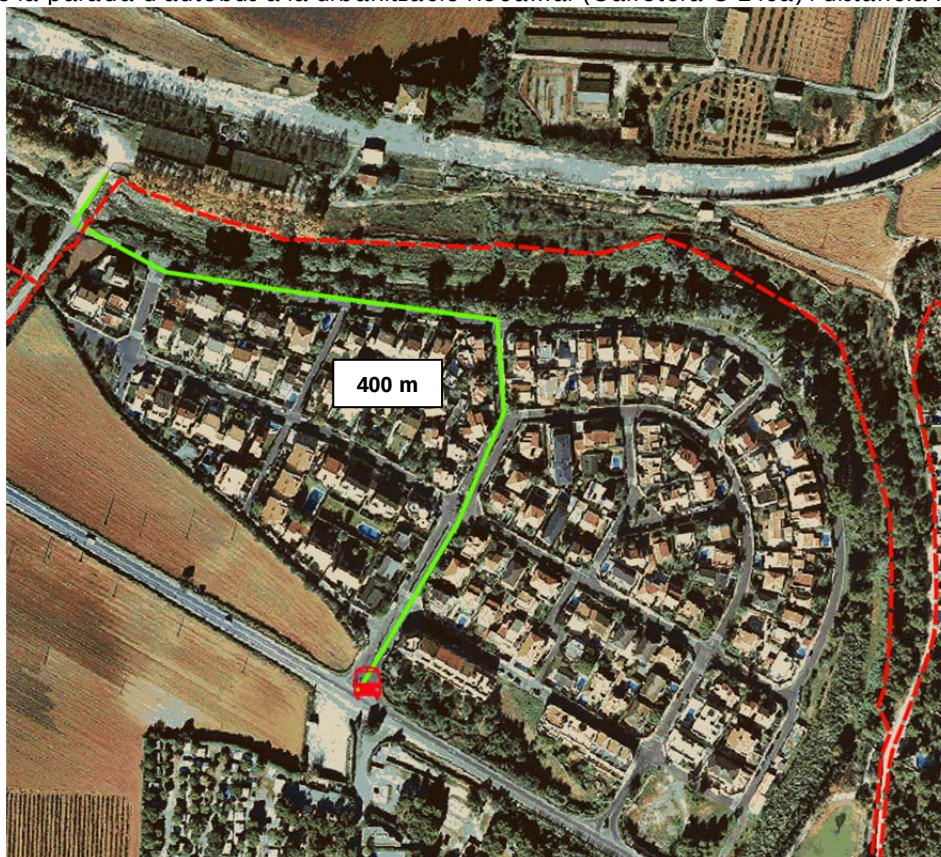
*“Article 14. Documentació que han de contenir els estudis d'avaluació de la mobilitat generada referents a implantacions singulars*

*(...)*

a) Determinació de la distància entre la implantació singular i l'accés a una infraestructura fixa de transport col·lectiu. Aquesta distància s'ha de mesurar sobre la xarxa viària i, amb caràcter general, ha de ser inferior a 500 metres, llevat d'aquells supòsits en què es justifiqui que no és possible.

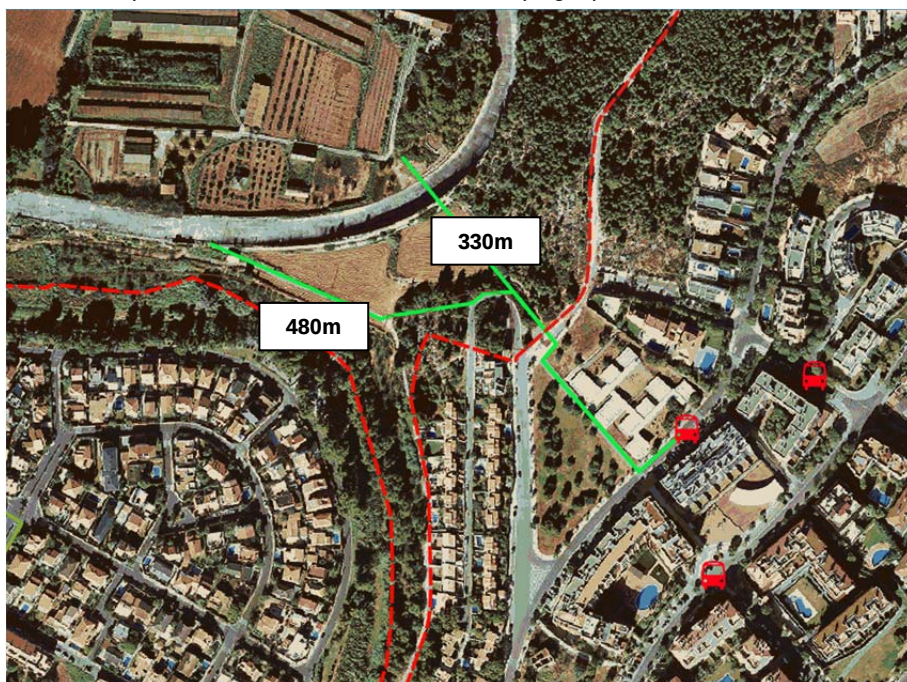
En qualsevol cas, l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada ha de preveure que la implantació singular tingui, almenys, una parada de la xarxa de transport col·lectiu de superfície i especificar si es tracta d'una parada existent, prevista en una planificació aprovada per l'administració competent o proposada per l'estudi. (...)”

Situació de la parada d'autobús a la urbanització Rocamar (Carretera C-246a) i distància fins al sector



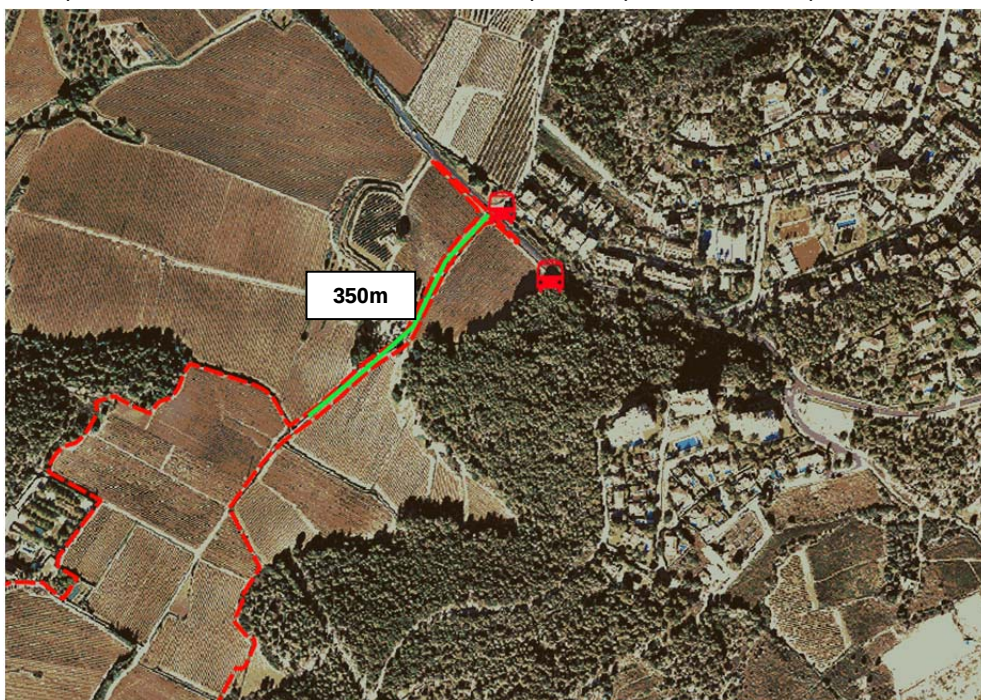


Situació de la parada d'autobús al carrer J. Irla (Sitges) i distància fins entrada Sector



480 metres entre l'entrada al sector i la parada d'autobús  
330 metres accedint a l'interior del recinte per la passarel·la  
Font: Elaboració pròpia

Situació de la parada d'autobús a la urbanització Vallpineda (Carretera B-211) i distància fins al sector



Així doncs, l'accessibilitat als mitjans de transport públic queda garantida per tots els accessos, i cal tenir en compte, també, que està prevista una nova parada de ferrocarril al nucli de Sitges que també és accessible al sector.

En aquest sentit es fa una única proposta pel desenvolupament del sector d'aquesta Modificació Puntual i el desenvolupament de les futures activitats del sector.

Es proposa que quan els promotors dels diferents esdeveniments ho creguin necessari i amb esdeveniments de màxima afluència i en època d'estiu, on l'afluència de turistes i visitants als municipis de la costa és màxima. S'habiliti un autobús llançadora (de pagament o gratuït pels seus usuaris, segons es consideri) des de l'estació de tren del municipi de Sitges, fins l'accés sud del recinte del sector.

D'aquesta manera es potencia la mobilitat sostenible, amb transport públic, per esdeveniments culturals i se'n beneficia la mobilitat normal o quotidiana d'un cap de setmana d'estiu, a les poblacions de Sant Pere de Ribes, Sitges i Vilanova i de la Geltrú, que pot ser complicada en època estiuenca, reduint el nombre de desplaçaments totals en vehicles particulars per donar accés a l'esdeveniment de l'Autòdrom.

### 5.4.3. Finançament

En no haver-hi actuacions concretes en aquest sentit, no és necessari establir finançament en aquest apartat.

## 5.5. Xarxa d'itineraris principals per a vehicles

### 5.5.1. Situació actual

Els EAMG han d'establir una xarxa d'itineraris per a vehicles, que asseguri la connectivitat amb els indrets on es generin el major nombre de desplaçaments i com a mínim els següents:

- a) Estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans i altres nodes de transport col·lectiu.
- b) Equipaments comunitaris com equipaments sanitaris, educatius, culturals i administratius.

### 5.5.2. L'aparcament

Altres cops en aquest punt s'ha de tenir en compte les característiques de les activitats que es volen desenvolupar, un cop aprovat la Modificació Puntual i el sector a desenvolupar amb tots els seus programes interns.

Actualment no hi ha aparcament en l'àmbit del sector, ja que les activitats que es desenvolupen en l'actualitat no necessiten d'aparcament.

A aquests efectes, en el cas de necessitat d'aparcament, actualment aquest es realitza, fora de l'autòdrom (però dins els límits de la Modificació Puntual), a l'alçada de les grades de l'antic circuit.

Imatge 30: Cotxes aparcats a l'alçada de les grades de l'antic circuit de velocitat



Font: Elaboració pròpia



### 5.5.3. Propostes

L'àmbit d'estudi està ben comunicat, tant amb la xarxa viària del municipi de Sant Pere de Ribes i de Sitges a través de l'accés nord, cap a la carretera B-211 i de l'accés Sud, cap a la carretera C-246a. Donant, alhora, accés a l'autopista C-32, en dos entrades / sortides d'aquesta (Sortida 26 i 28).

L'accés principal al sector per a esdeveniments de cavall i altres esdeveniments és l'accés Nord, a través de la carretera B-211, que donarà pas a l'aparcament principal situat al nord, amb la creació d'un nou enllaç en T des de la B-211 i la consolidació d'un vial principal integrat en el paisatge agrícola del sòl no urbanitzable amb caràcter públic.

La MPPGOU proposa crear un nou vial que sortint perpendicularment de la B-211, discorri pel pla de les Torres eixamplant el camí actual d'accés a l'Autòdrom i adequant la via a les noves funcions de accessibilitat.

Per aquest punt està previst que hi entri la major part del públic dels esdeveniments (5.000 persones pels de màxima afluència), és a dir uns 1.500 vehicles, atès que una part del públic vindrà amb transport públic.

Donades les condicions de proximitat d'aquest punt amb la rotonda de sortida de l'Autopista la connexió amb la B-211 es preveu mitjançant un accés en T que haurà de resoldre l'accés secundari al recinte de forma compatible amb l'accés a Les Torres existent al costat oposat.

En el cas dels esdeveniments de màxima afluència aquest vial haurà d'absorbir l'arribada d'uns 266 camions (1.900 cavalls) i 285 vehicles lleugers repartits en tres dies d'entre setmana. Es preveu consolidar aquest vial amb la una secció de 10,5m (8,8m de plataforma) que permeti conjugar les necessitats d'integració amb l'entorn rural i les funcions de la mateixa.

L'accés principal a l'espai (auto)drom, a l'espai mirador i a l'hotel conference es planteja per l'est-carena amb la construcció d'un nou vial que permet la connexió de l'interior del recinte amb la rotonda principal de la C-246 al límit de terme de Sitges, a través d'un nou vial que dona continuïtat amb el carrer de Can Panxample provinent de la C-246a es planteja l'accés rodat (8% de pendent). Des d'aquest vial l'est es garanteix també, sense obligació de passar pel gual a sud i amb garanties de seguretat la sortida i possible accés a l'àrea oest que ocupa l'equipament i el bosc de ribera.

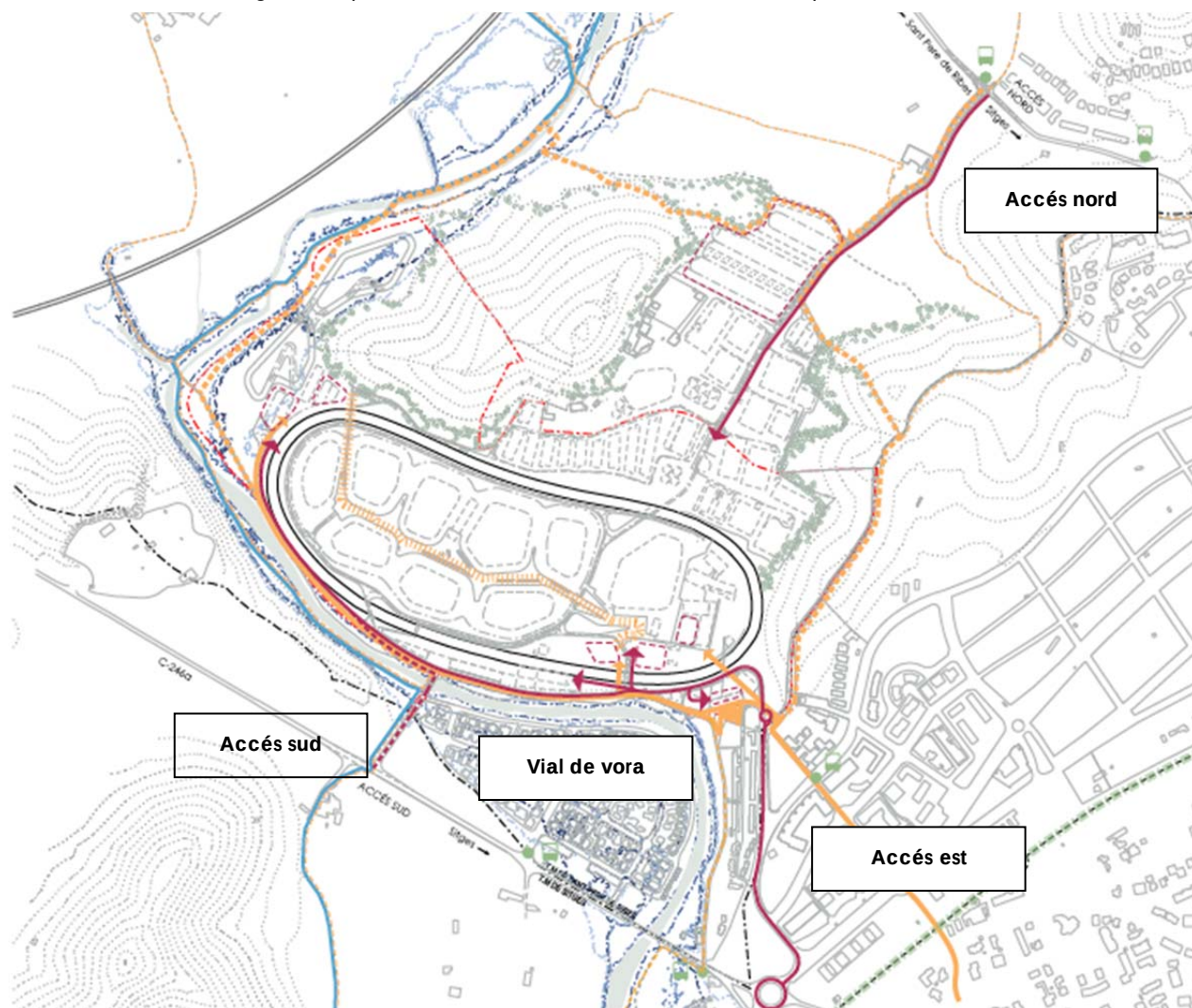
Aquesta connexió dona continuïtat al carrer existent i es preveu de forma separada per a vianants i per a vehicles a fi de garantir, tot i les característiques de la topografia, el compliment de les condicions d'accessibilitat per a vianants. Els vehicles circulen de forma tangencial al recinte i els vianants accedeixen a través d'uns espais de rampa enjardinats. Es preveu consolidar aquest accés rodat amb una secció de 7,8m de plataforma única.

L'accés principal a l'equipament es planteja per l'est amb la construcció d'un nou vial passeig i complementàriament pel sud. Es preveu la urbanització de dos nous vials: un nou vial paral·lel al recinte i a la Riera a sud que combina la funció de passeig i accés i un nou vial perpendicular al recinte i a la comarcal 246a (que es desvia lleugerament cap a l'oest), millorar el gual que hi ha sobre la riera de Ribes i construir una nova connexió en la cruïlla amb vora la masia de Can Girona.

Els visitants a les diferents activitats que es realitzin en el sector hi tindran accés indistintament des de l'accés nord o sud, i hi haurà més o menys bosses d'aparcaments, en un accés o en un altra depenent de la tipologia d'esdeveniment que es realitzin.



Imatge 31. Esquema de la mobilitat. Accessos. Itineraris per vehicles



Font: Modificació Puntual

#### 5.5.4. Reserva de places per a aparcament de vehicles

La Modificació Puntual fa una reserva de sòl per tal de poder oferir aparcament als diferents esdeveniments que es podrien realitzar en el sector. Per als diferents tipologies d'esdeveniments hi ha previst una bossa que varia d'entre 470 aparcaments de vehicles més 287 aparcaments per camions a l'àmbit nord per als esdeveniments eqüestres de màxima participació de cavalls, fins a un màxim de 2.933 aparcaments per vehicles lleugers a l'àmbit nord per a altres tipus d'esdeveniments sense participació de cavalls.

Els aparcaments del programa hoteler (150 places), programa motor (60 places) i equipament (190 places) queda resolt a cadascuna de les bosses creades per a aquesta fi.

Taula 28: Distribució de les places d'aparcament segons accés i tipologia d'esdeveniments

|                         | Aparcament nord | Aparcaments sud |
|-------------------------|-----------------|-----------------|
| Esdeveniments eqüestres | 470 VLL+ 287 VP |                 |
| Programa hoteler        |                 | 150             |

|                |                          |     |
|----------------|--------------------------|-----|
| Programa motor |                          | 60  |
| Equipament     |                          | 190 |
| TOTAL          | 1.157 (incloent camions) |     |

|                                    | Aparcament nord | Aparcaments sud |
|------------------------------------|-----------------|-----------------|
| Altres esdeveniments sense cavalls | 2.933 VLL       |                 |
| Programa hotelier                  |                 | 150             |
| Programa motor                     |                 | 60              |
| Equipament                         |                 | 190             |
| TOTAL                              | 3.333           |                 |

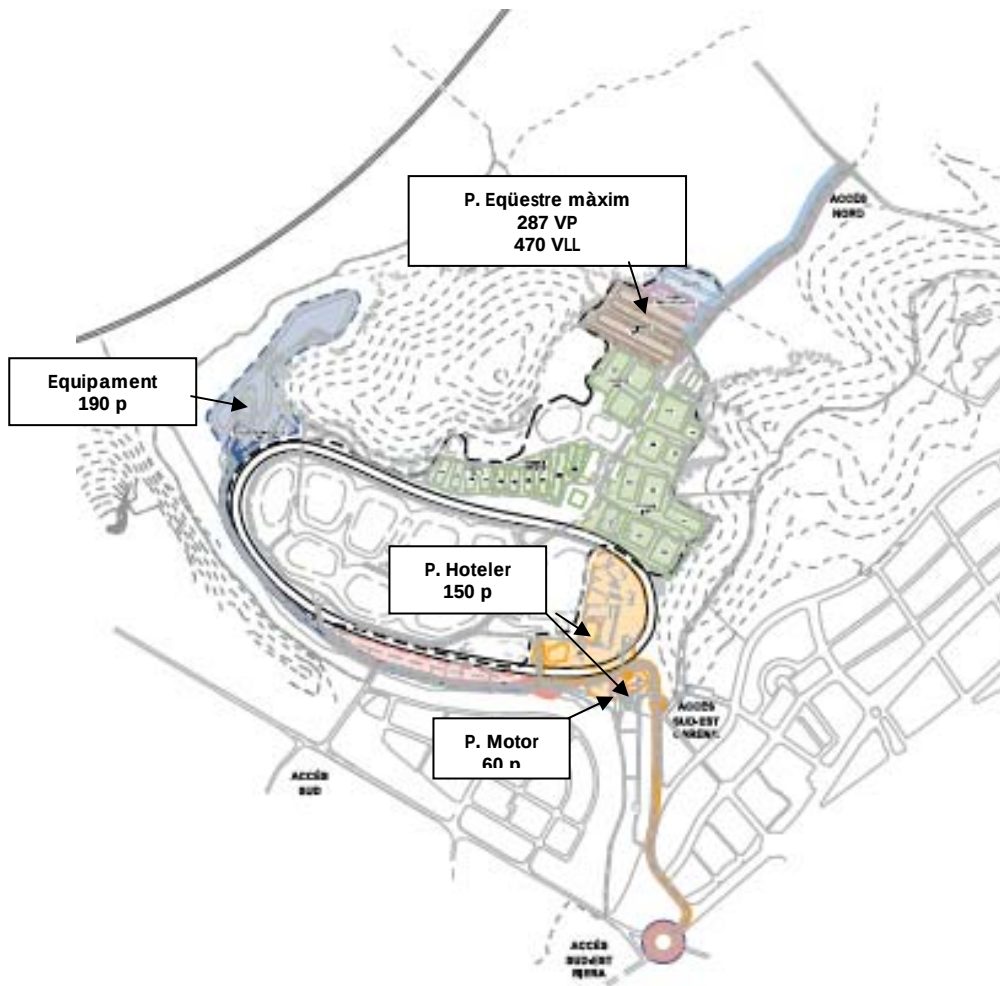
Font: Elaboració pròpia

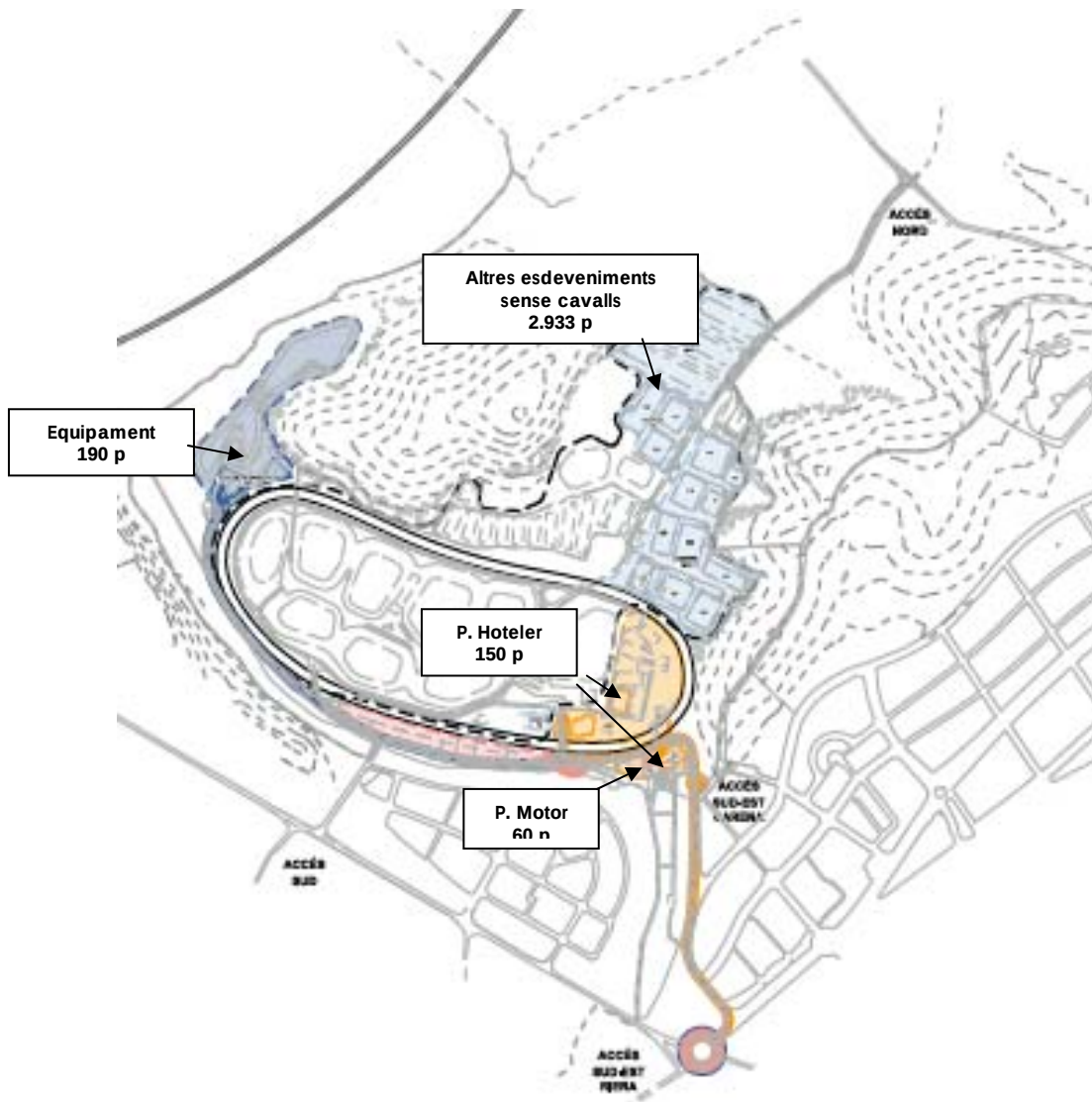
Aquestes places d'aparcament es distribueixen de la següent manera:

Imatge 32: Bosses d'aparcament en el Sector de la Modificació Puntual.

Tipologia de vehicles i nombre de places

Esdeveniment eqüestre màxim + altres usos (hoteler-motor-equipament)





Esdeveniment màxima aflluència sense cavalls + altres usos (hoteler-(auto)drom-equipament)

Font: Elaboració pròpia

Donades del característiques particulars de la Modificació Puntual i el sector que es vol desenvolupar, que s'han anat exposant al llarg del present document, no es creu convenient i ni necessari aplicar les reserves mínimes per aparcaments, tals com indiquen en l'annex 3 del Decret 344/2006.



**Equip Tècnic redactor:**



A Barcelona, Setembre de 2018;

Enric de Bargas Sellarés  
Ambientòleg  
Col·legiat núm. 551



Carles E. Casabona Ferré  
Ambientòleg  
Col·legiat núm. 522