



## **Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic Palau Sud – Can Guitard (PP-FAL001)**

### **Municipi de Terrassa**

Sol·licitant: Ajuntament de Terrassa

Promotors: TODIFAR SL, Gestión Inmobiliaria SA, Hemisferi SA, ADENA SL i Ajuntament de Terrassa.

Redactors de l'EAMG: DOYMO

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic Palau Sud – Can Guitard (PP-FAL001), a Terrassa.

### **1. Antecedents**

El Pla Parcial del sector d'activitats productives Palau Sud – Can Guitard, identificat en el POUM aprovat el 4 de juliol de 2003, és promogut per 5 propietaris (TODIFAR SL, Gestión Inmobiliaria SA, Hemisferi SA, ADENA SL i Ajuntament de Terrassa), que representen el 74% de la titularitat del sòl. Aquest Pla Parcial va ser aprovat inicialment el 27 de desembre de 2006, per Decret núm. 15.396 dictat per l'alcalde president de l'Ajuntament de Terrassa.

L'àmbit de l'actuació, de 69,7 ha, és adjacent als polígons industrials de Can Guitard i Can Parellada, i es troba al sud de la ciutat de Terrassa, delimitat per la Riera de Palau, la C-58 i la C-16/E-9. Aquesta actuació representa el 31% del nou sòl productiu proposat pel POUM.

Un fet que caracteritza el sector, i que condiona la seva ordenació, és la presència central de la traça ferroviària de la línia de FGC de Terrassa a Barcelona, que parteix el sector en dos parts i que conforma una barrera que només té un punt de connexió amb túnel a l'alçada de la Masia Can Guitard, element arquitectònic protegit incorporat al Pla Especial de Protecció del Patrimoni.

Segons indica la memòria d'ordenació, el sector té pendents pronunciades en la part Sud – Oest, la cota mínima del sector és de 191 m i la cota màxima és de 256 m, essent així el desnivell aproximat de 65 m.

El document urbanístic incorpora també la següent reflexió, que el present informe considera important quant a la planificació de la mobilitat,

*Les noves localitzacions industrials han de respondre a tots els casos a la necessitat d'especialitzar el nou sòl a desenvolupar en activitats productives de primer ordre que permetin la generació del major valor afegit en termes d'ocupació, capital i tecnologia. La creació d'aquest nou sòl no es proposa per la seva ocupació indiscriminada amb qualsevol tipus d'activitat productiva de baixa intensitat que no respongui als paràmetres d'excel·lència, que són imprescindibles per tal de garantir els majors nivells de competitivitat de la ciutat dins dels context industrial i productiu de la Regió Metropolitana.*



## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic Palau Sud – Can Guitard (PP-FAL001) als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest sector suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 535.660,39 m<sup>2</sup> de sostre industrial,
- La creació de 21.069,13 m<sup>2</sup> de sostre dedicat a oficines, (aquests dos usos ocupen un total de 301.019,60 m<sup>2</sup> de sòl),
- Tres nous equipaments, (una masia que ocupa 11.520,7 m<sup>2</sup>, una depuradora de 7.069,50 m<sup>2</sup> i un altre amb ús encara per concretar, amb una reserva de sòl de 17.786,1 m<sup>2</sup>), amb una superfície total de 36.376,30 m<sup>2</sup>,
- La vialitat serà de 183.134,14 m<sup>2</sup>,
- Es destinen 176.269,62 m<sup>2</sup> a espais lliures.

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

L'estudi no estima quina nova mobilitat es generarà per l'actuació urbanística.

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, el desenvolupament del Pla Parcial generarà **29.943 desplaçaments/dia, 14.972 per sentit**, sense tenir en compte la mobilitat generada pels sistemes (zona verda i equipaments, sense coneixement dels futurs usos).

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, que assumeix els mateixos sense considerar els sistemes:

PP-FAL001 Palau Sud - Can Guitart	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable productiu (m <sup>2</sup> )	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
terciari - oficines	301.020	21.069	3.160	29.943
terciari - industrial		535.660	26.783	
equipaments (sense depuradora)	29.307		5.861	
zona verda	176.270		8.813	
<b>TOTAL</b>	<b>696.800</b>	556.730	44.618	

El volum estimat de viatges que poden generar les noves activitats industrials del sector és **26.783 viatges/dia**.

El sostre d'oficines previst, considerant el rati que planteja el Decret (15 viatges/100 m<sup>2</sup> de sostre) pot generar una mobilitat de **3.160 viatges/dia**.



Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m<sup>2</sup> de sòl, representa **8.813 viatges/dia**.

Per altra banda els equipaments, sense considerar la depuradora, poden generar **5.861 viatges/dia**, considerant una edificabilitat de 1m<sup>2</sup> sostre/1m<sup>2</sup> sòl.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat del Pla Director de Mobilitat de Terrassa (2003), que reflexen una elevada autocontenció (81%), així com un elevat ús del vehicle privat en els desplaçaments casa – feina (60% en cas dels desplaçaments interns i més del 80% en cas dels desplaçaments externs – interns. Per altra banda, s'especifica el repartiment modal dels polígons veïns a l'àmbit d'estudi (Santa Margarida, Colom II i Can Parellada), on s'observa una elevada utilització del vehicle privat (90%), amb una ocupació mitjana de 1,2 pers/veh.

A continuació l'estudi realitza dues hipòtesis quant al repartiment modal: alternativa 'alta' (90% vehicle privat i ocupació de 1,2 pers/veh) i alternativa 'baixa' (15% bicicleta, 5% a peu, 25% en transport públic i 50% vehicle privat, amb una ocupació de 1,5 pers/veh gràcies a mesures de cotxe compartit). Es considera el percentatge d'hora punta del 8,5%.

#### **4. Mobilitat en vehicle privat**

L'estudi mostra les IMD de les vies d'accés (BP-1503, 23.004 veh/dia, any 2005; i C-16, 7.300 veh/dia, any 2003).

#### **5. Xarxa de transport públic**

L'estudi esmenta l'existència d'una línia interurbana (A4), que passa per la carretera de Rubí (BP-1503), de forma perimetral a l'àmbit, amb una freqüència de 60 minuts. Des de l'estudi no es considera una alternativa vàlida per a cobrir el sector.

#### **6. Mobilitat a peu**

L'estudi esmenta que l'oferta viària per al vianant és bastant deficient, ja que cap dels vials perimetrals (BP-1503) ni la via d'accés a la C-16 disposen de voreres amb continuïtat.

El document urbanístic matisa el desnivell existent en la part sud – oest del sector.

#### **7. Mobilitat en bicicleta**

L'estudi concreta que l'oferta de bicicletes a l'entorn immediat del sector és inexistent.



## 8. Incidència de la mobilitat generada

Segons les dues hipòtesis considerades, es preveu que el nou desenvolupament generarà entre 15.000 i 26.000 veh/dia, en hora punta entre 1.300 i 2.200 vehicles/hora punta.

Es realitza la matriu de viatges (de vehicles) de la intersecció del polígon amb la BP-1503, segons cada alternativa, i s'estima l'impacte sobre la xarxa d'infraestructures (accessos al polígon i carreteres).

No s'analitza la incidència de la mobilitat generada sobre el transport públic.

## 9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors de l'annex II del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim,

PP-FAL001 Palau Sud - Can Guitart	Aparcament bicicletes / segons m <sup>2</sup>	Total aparcaments bicicleta
terciari - oficines	211	211
terciari - industrial	5.357	5.357
equipaments (sense depuradora)	293	293
zona verda	1.763	1.763
<b>TOTAL</b>		<b>7.623</b>

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos terciaris (oficines i industrial). En concret, cal reservar en total **5.568 places per a bicicletes** (1 plaça d'aparcament per per cada 100m<sup>2</sup> de sostre).

Respecte les places destinades a **aparcament de turismes**, ell POUM de Terrassa preveu l'obligatorietat de dotar de 1 plaça/100m<sup>2</sup> d'ús industrial o equipament i 1 plaça/50m<sup>2</sup> per usos d'oficines. Aquests ratis impliquen la creació de 5.750 places d'aparcament per a turismes, de les quals l'estudi proposa que 2.500 estiguin a la via pública i la resta dins les empreses.

En relació als **aparcaments per a motocicletes**, no es fa cap recomanació ni supòsit de reserva de places.

Respecte les places d'aparcament per a bicicletes destinades a la zona verda es poden situar a la mateixa zona verda, encara que no cal la dotació prevista pels ratis del Decret (es poden considerar valors inferiors).

Finalment les places d'aparcament de bicicleta per als usuaris dels nous equipaments seria convenient situar-los el més a prop dels accessos, o bé dintre del recinte per millorar la seguretat, sempre que les dimensions i la distribució de l'equipament, així com la tipologia d'ús, ho permetin.



Quant a càrrega i descàrrega es reserven 12 places de 3x8m a la xarxa viària (1 plaça per cada 2000 m<sup>2</sup> de sostre d'ús d'oficines). No es mostra la localització d'aquestes places.

## **10. Avaluació de la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**

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

L'estudi presentat no aporta aquesta informació.

## **11. Mesures correctores**

### **Xarxa Transport públic**

L'estudi planteja dues alternatives:

#### **1. Creació de baixador de FGC**

Es mostra l'alternativa de crear una nova estació que donaria servei (radi inferior a 500m) a la major part del nou polígon industrial, però es desestima donat l'augment de temps de recorregut (només per als usuaris de Terrassa) i que, segons l'estudi, ja es preveu una nova estació de FGC a Palau Nord – Segle XX prevista al Pla Director d'Infraestructures.

#### **2. Creació de servei llançadera**

Es planteja com la solució més aconsellable, perquè s'adapta als horaris de màxima demanda i no interfereix en el funcionament de la línia ferroviària del Vallès. Es proposa que la línia tingui parada a Av. Can Jofresa per poder realitzar transbordament amb les línies urbanes de Terrassa i també a l'estació de FGC de Les Fonts, per facilitar la intermodalitat dels usuaris procedents de Barcelona o la resta del Vallès Occidental.

La localització de parades es planteja per tal que es doni cobertura amb un radi inferior a 500m a tots els centres de treball.

L'itinerari plantejat és de 9km, i per a la determinació del cost s'estableix el criteri de mínims que recomana el Decret (6 circulacions diàries).

### **Xarxa bàsica per a vehicles**

L'estudi detalla que els carrils de circulació seran de 3,5m, i estableix la jerarquia viària del polígon: només hi ha dues vies bàsiques (el vial paral·lel a la Riera, de dos carrils



per sentit, i la via que connecta aquest vial amb la C-16, passant pel pas inferior de la línia de FGC, de 1 carril per sentit).

Es plantegen mesures per evitar la velocitat excessiva al nou sector: cruïlles semaforitzades al vial paral·lel a la Riera, una rotonda a la via de distribució interior i sentits únics a tota la xarxa secundària.

### **Xarxa de vianants**

L'estudi incorpora els paràmetres de planificació de distribució de l'espai viari: 2,5m de vorera mínim, a la xarxa bàsica de 3,5m - 4m.

El projecte urbanístic contempla la projecció d'un passeig paral·lel a la via del tren per connectar el Centre de Terrassa, l'estació de FGC i el barri de Les Fonts.

Es planteja un túnel sota la línia de FGC (per a vehicles també), per tal de facilitar l'accés del sector Oest al vial de la Riera, així com dues passarel·les sobre la Riera per connectar amb els polígons industrials veïns.

### **Xarxa de carrils bicicleta**

Es determina un espai destinat a pista-bici bidireccional a les vies principals del polígon i al vial paral·lel a la Riera, amb un espai útil de 2,5 – 3m.

Es preveu una via verda al vial paral·lel a la Riera i una pista bici de 2,5m d'ample al vial distribuïdor del polígon.

## **12. Proposta de finançament**

La proposta de finançament inclou les rotondes i cruïlles semaforitzades, així com els carrils bici i la senyalització. Es fa una proposta amb l'estació de FGC (6M €) i una amb la proposta de servei llançadora (470.470 € durant els 10 primers anys de servei).

Amb els dades presentades es pot concloure que el sector millorarà el comportament modal de la ciutat de Terrassa. Hagués estat convenient haver avaluat també les emissions.

## **13. Conclusions**

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla Parcial Urbanístic Palau Sud – Can Guitard (PP-FAL001) de Terrassa conté una bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, pel que s'emet **informe favorable condicionat** pel que fa al seu contingut i propostes.



Per tal que l'informe sigui favorable sense reserves, cal incorporar o modificar a l'estudi:

- Quant a les **mesures correctores de transport públic**, la redacció del present informe considera insuficient les 6 circulacions mínimes que estableix el Decret, per a l'àmbit que s'analitza i les seves característiques (segons una de les hipòtesis 7.500 viatges/dia es realitzarien en transport públic, el 25% del total: aquests viatgers no tenen cabuda en aquestes circulacions). Es proposa, per tant, concretar un servei que tingui veritables característiques de llançadera, connectant cada 15 minuts en hora punta amb l'estació de FGC i cada 30 minuts en hora vall. Es considera que un nombre de serveis mínim hauria de ser a l'entorn de 32. La proposta de finançament haurà de ser coherent amb aquesta funcionalitat del servei.

Així mateix cal que els projectes d'urbanització o derivats del pla de millora continguin:

- Cal detallar els **pendents** de la vialitat interna del sector, per tal de comprovar que s'ajusten als principis de mobilitat sostenible i **accessibilitat** universal, seguint en tot cas les especificacions requerides pel propi Decret (consultant la memòria urbanística sembla que hi ha vials o trams d'aquests amb pendents molt pronunciades, de més del 10% als quals cal aplicar mesures que disminueixin la dificultat que pot suposar superar-les).
- En base als repartiments modals proposats (dues hipòtesis, segons l'estudi) caldrà **assignar una demanda** (viatges/dia) diferenciada per a cada mode de transport (vehicle privat, transport públic, vianant i bicicleta). Es troba a faltar especialment la demanda potencial de **transport públic**, per tal de poder concretar més sobre quina oferta serà la més adient i poder dissenyar convenientment les parades d'autobús.
- Respecte les places d'**aparcament per a motocicletes**, cal remarcar la importància d'estimar el nombre necessari d'aquestes i de senyalitzar-les sobre calçada, prohibint en tot cas l'aparcament d'aquests vehicles sobre vorera.
- Es recomanable tenir en compte els **indicadors de gènere** que constatin els diferents patrons de mobilitat i de cara a les propostes del projecte constructiu.

Es recomana que en la redacció dels projectes constructius es tinguin presents les recomanacions d'aquest informe, així com les de l'estudi de mobilitat. D'acord amb el que prescriu l'article 18.4 de la llei, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.



En qualsevol cas, s'enviarà una còpia del document que estableixi clarament les obligacions del promotor pel que fa al finançament de les actuacions en transport públic a l'Autoritat del transport Metropolità d'acord amb els mínims dels serveis proposats.

Barcelona, a 5 de desembre de 2007

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls  
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López  
Director tècnic