

Informe relatiu a l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada de la modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic del sector Palau Sud – Can Guitard a la zona industrial sud de Terrassa

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Junta de Compensació de Can
Guitard Palau Sud
Redactor de l'EAMG: MCRIT

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 de la Modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic del sector Palau Sud – Can Guitard a la zona industrial sud de Terrassa.

1. Antecedents

En data a 5 de desembre de 2007, l'ATM va emetre un primer informe de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic del sector Palau Sud – Can Guitard*, el qual va ser considerat que sí que complia amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006 tot i que faltaven alguns ítems indispensables en el document, per la qual cosa es va emetre un informe **favorable amb condicions**. El 22 de maig de 2019, l'ATM ha rebut informació actualitzada d'aquest estudi, motiu pel qual s'emet el següent informe.

L'àmbit d'aquesta proposta de modificació puntual del Pla Parcial Urbanístic té una superfície total bruta de 763.642 m² i està caracteritzada per un conjunt de terrenys d'espai verd productius on s'hi ubiquen indústries d'extracció d'àrids i camps de conreu amb petites masies disseminades. Al nord delimita amb la C-58, el sud amb l'Avinguda del Vallès, l'est amb la BP-1503 i l'oest amb la C-16, al municipi de les Fonts.

L'estudi es desenvoluparà seguint el marc jurídic del Pla Parcial del Sector Palau Sud – Can Guitard, que té com a objectiu consolidar el sector sud de Terrassa com a gran zona industrial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

L'objectiu de la MPPU és consolidar el sector sud de Terrassa com a gran zona industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona, fet que el desenvolupament d'aquesta Modificació Puntual suposarà un increment de la mobilitat actual, quasi nul·la en relació al planejament vigent.

L'àmbit del desenvolupament previst al polígon té una superfície de 293.083 m² (550.997 m² de construcció), dels quals 528.363 m² es destinaran a ús industrial i 22.634 m² a ús terciari.

En relació al planejament del POUM, aquesta modificació puntual preveu una reparcel·lació de la zona, on es dividirà l'illa 2 en dues parcel·les i s'augmentarà la superfície de sòl públic.

	Ordenació d'acord al POUM		Ordenació d'acord a la modificació del POUM	
	m ²	%	m ²	%
Illa 1, zona A9.0	49.306,38	28,6%	49.379,11	28,9%
Illa 2, zona A9.0	98.493,62	57,0%	90.018,38	52,7%
Illa 3, zona A9.0	-	0,0%	5.616,31	3,3%
Total zona A9.0	147.800,00	85,6%	145.013,80	84,9%
Superfície sòl públic (viari)	24.865,00	14,4%	25.785,35	15,1%
TOTAL PA-CGU001	172.665,00	100,0%	170.799,15	100,0%
Edificabilitat màxima (m ² sostre)	184.750,00	-	181.267,25	-

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'EAMG calcula la nova mobilitat generada a partir de les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis de la mobilitat generada.

L'estudi, per tal d'analitzar la nova mobilitat generada, té en compte el repartiment modal on s'agafa de base les dades de l'EAMG del 2007 i els objectius marcats pel pdM de la RMB, la distribució territorial dels viatges generats i la distribució horària.

Recomanació 1.

Es recomana actualitzar la caracterització de la mobilitat segons la informació del PMUS de Terrassa 2016-2021.

L'estudi quantifica un total de **29.813 viatges/dia** en els dos sentits, dels quals 3.395 seran generats per els usos d'oficines i 26.418 per als usos industrials.

Usos	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
Oficines	22.634,00	3.395	3.395
Industrial	528.363,00	26.418	26.418
TOTAL	550.997,00	29.813	29.813

L'equip redactor del present informe accepta el càlcul realitzat en l'EAMG, ja que utilitza les ràtios tal com dicta el Decret 344/2006 d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

En relació a la proposta de distribució modal de la nova mobilitat, l'estudi utilitza, com ja s'ha dit, el repartiment modal de l'EAMG realitzat el novembre del 2007 i els objectius marcats en el pdM de la RMG on, es considera el següent repartiment:

Taula resum del repartiment modal

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	2%	18%	80%
Viatges / dia	596	5.336	23.850

Cal tenir en compte que en la mobilitat generada en vehicle privat, l'estudi aplica la ràtio d'ocupació d'1,2 persones/veh i que per tant, l'increment de vehicles diaris entorn de la MPPU s'estima en **19.876 vehicles/dia** i no en 23.850 vehicles. L'estudi, també especifica la nova mobilitat generada en vehicle privat tenint en compte el factor d'hora punta, on destaca una hora punta entre les 08:00 i les 09:00 hores amb un total de 2.266 vehicles que representen el 76% de la mobilitat.

	LLEUGERS			PESANTS		
	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL	ENTRADA	SORTIDA	TOTAL
Industrial	1.409	352	1.761	123	123	246
Oficines	181	45	226	16	16	32
TOTAL	328	1.022	1.351	7	22	29

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta el repartiment modal, tot i que es considera que s'han de potenciar els modes actius (a peu i en bicicleta) i el transport públic en detriment de l'ús del vehicle privat.

4. Mobilitat en vehicle privat

El sector d'estudi es troba emmarcat dins dels corredors d'alta capacitat de la C-58 i la C-16, amb connexions directes a Manresa, Sabadell i Barcelona. Pròxim al sector, també transcorre la N-150 que permet la connexió amb els municipis del Vallès situats al sud de Terrassa.

Pel que fa a la xarxa de connexió bàsica, la conformen l'avinguda del Vallès i la carretera de Rubí (la BP-1503) que permeten la continuació de l'entramat urbà de Terrassa pel Sud i la connexió de la ciutat amb el terme municipal de les Fonts.

L'actual accés a la zona, al no trobar-se urbanitzada, només es pot accedir al carrer dels Horts i al viari intern del polígon a partir dels ramals d'accés amb gir a l'esquerra a la BP-1503 i sobre el ramal d'accés de la C-16.

L'estudi realitza una anàlisi del trànsit actual de la zona a partir d'aforaments volumètrics de 24 hores de durada així com d'aforaments direccionals a la rotonda existent entre l'avinguda del Vallès i la BP-1503. Amb aquests aforaments, s'estima que la mobilitat actual al voltant del polígon és de 40.756 vehicles al dia i uns 2.997 vehicles en hora punta.

La BP-1503 és el corredor amb un IMD més elevat, on la majoria de trànsit es produeix entre Terrassa i Rubí. El factor d'hora punta de la zona es troba entorn del 7,4%.

L'estudi incorpora informació gràfica de les principals xarxes així com de la intensitat de trànsit.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit d'estudi és limitada, ja que manca el servei d'autobús urbà que permeti la connexió directa amb la resta del municipi de Terrassa i l'estació ferroviària més propera, que es troba al municipi de Les Fonts, es troba a 700 metres de l'àmbit.

En relació al transport públic ferroviari, trobem la línia de FGC del Vallès, la S1, amb parada al municipi de Les Fonts i a Terrassa – Rambla. L'estació de Les Fonts es troba a 700 metres de l'àmbit d'estudi, mentre que la de Terrassa – Rambla es troba a més de 3 km de l'accés a l'àmbit.

Pel que fa a l'autobús urbà, les parades més properes a l'àmbit es troben situades a 1 km de distància i, la inexistència d'itineraris a peu i en bicicleta, dificulten l'accés segur. En aquestes parades i circulen les línies urbanes regulars L7, L8, L9 i L10.

En relació a l'autobús interurbà, només existeix una línia amb una parada propera a l'àmbit d'estudi. La línia és la B6 (Sant Cugat – Rubí – Terrassa) i efectua parada a la carretera de Rubí, a uns 600 metres del sector. Aquesta línia connecta amb diverses parades de FGC.

L'estudi incorpora informació gràfica i informació, per cada línia i transport, del nombre d'expedicions, expedicions en hora punta i els seus horaris.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'àmbit d'estudi es troba en una situació aïllada en termes de connectivitat en modes no motoritzats, ja que en l'entorn no existeixen vials per a vianants o itineraris ciclables i l'espai està majoritàriament destinat al transport privat.

En relació als vianants, no existeixen vorals per a vianants que connectin amb la zona i només es troben els vials interns del polígon de Can Guitard que estan destinats a l'aparcament de vehicles.

Pel que fa a les bicicletes, igual que pels vianants, no existeix accés possible per a bicicletes i la xarxa més propera la trobem al polígon industrial de Can Perallada, que el travessa. Tampoc existeix aparcaments per a bicicletes a un radi d'1 km del sector d'estudi.

L'estudi incorpora informació gràfica de la zona i de les xarxes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepta la informació aportada.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència de la nova mobilitat generada sobre la xarxa viària, es considera que, especialment en el desenvolupament de la fase 2 i de la fase 4 de l'àmbit d'estudi, hi haurà un impacte important del trànsit però que tot i així, la nova mobilitat generada no generarà problemes de capacitat sobre el viari existent.

En relació al transport públic, l'estudi considera que s'ha de crear un servei de bus llançadora que permeti la connexió de l'estació de FGC més propera amb el sector. Es proposa un total de 39 expedicions diàries, abans del desenvolupament de la fase 4, amb una capacitat suficient per absorbir la nova demanda de mobilitat generada en

transport públic. L'estudi no considera la incidència de la nova mobilitat sobre la resta de línies de transport públic properes a l'àmbit.

Recomanació 2.

Es recomana analitzar la incidència de la nova mobilitat generada sobre el total de xarxes de transport, faltant així, l'anàlisi de la incidència en els modes actius i en la xarxa de transport públic actual més propera a l'àmbit (FGC, autobús urbà i autobús interurbà) tenint en compte l'ocupació i l'oferta actual.

8. Estimació de la demanda d'aparcament

L'estudi no realitza una reserva de places d'aparcament i des de l'equip de redacció del present informe es recorda que, segons el Decret 344/2006 s'han de reservar places d'aparcament fora de la calçada per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes només en el cas dels usos residencials, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

Per això, l'estudi **està obligat a realitzar una reserva de places d'aparcament per a bicicletes segons les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.**

Des de l'equip de redacció del present informe, es recorda que **s'han de reservar places de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com diu el Decret 1053/2014, i per tant, aquests és un requeriment.**

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'EAMG no fa cap reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega i es recorda que, segons el que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada, *s'ha de preveure una reserva de places de 3 x 8 metres a la xarxa viària per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies en els usos d'oficines amb 1 plaça per cada 2.000 m² de sostre, així com un espai destinat per a magatzem d'un mínim del 10% del sostre a l'interior de l'edifici o als terrenys edificables del mateix solar.*

Així doncs, des de l'equip de redacció del present informe es **recorda l'obligatorietat de preveure una reserva de places d'aparcament per a les operacions de càrrega i descàrrega.**

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic:

L'estudi proposa la realització d'un servei de bus llançadora que permeti la connexió del polígon amb l'estació de FGC de Les Fonts pel sud i de Can Jofresa al nord, on es troba

localitzada una parada d'autobús. Amb aquesta línia, es proposen dos itineraris amb diverses parades que permeten la cobertura de la totalitat del polígon en un radi d'influència de 500 metres.

L'estudi incorpora informació de la demanda del servei de bus llançadora, i s'analitza la demanda i l'oferta necessària segons el moment de desenvolupament del sector.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes aportades.

Recomanació 3.

En el projecte d'urbanització caldrà incloure també l'espai i el cost de la resta de mesures associades a la nova llançadora (senyalització, punt de parada, marquesina...).

Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG proposa la creació de dues noves rotondes per tal de minimitzar l'impacte del trànsit sobre la carretera de Rubí (BP-1503) i el continu format per l'avinguda del Vallès i el ramal de connexió amb la C-16. Una de les rotondes s'ubicarà sobre la BP-1503 a l'entorn del carrer dels Horts, i l'altre sobre el ramal de connexió amb la C-16, a l'entorn del carrer Vallvidrera (Les Fonts).

L'estudi també proposa la reurbanització de la carretera BP-1503 amb l'eliminació dels gir a l'esquerra i una via col·lectora amb un carril de circulació al marge de la carretera en sentit sud, la creació d'un vial de contorn que comuniqui la BP-1503 amb el carrer dels Horts i amb el viari intern del polígon de Palau Sud i actuacions de millora sobre la rotonda existent entre l'avinguda del Vallès i la BP-1503.

En relació a la vialitat interna, l'estudi proposa la creació d'un vial de contorn del polígon de Can Guitard (entre el polígon i la riera) que comuniqui amb la BP-1503 amb el carrer dels Horts i amb el viari intern del polígon Palau Sud, la creació d'una via paral·lela a la Riera de Palau i diverses mesures de pacificació del trànsit dins del sector per garantir la seguretat en els desplaçaments.

L'estudi incorpora informació gràfica de les diferents propostes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes realitzades.

Recomanació 4.

Es recomana implementar un pla de senyalització per facilitar l'accés al sector i a les activitats que s'implantin al mateix.

Xarxa de vianants

El sector preveu la urbanització d'un vial paral·lel a la Riera de Palau a l'interior del polígon, així com la creació de dos vials d'entrada i sortida del polígon per les noves rotondes d'accés.

A part, dins de les propostes del sector es troba recollida l'ampliació de la xarxa d'itineraris per a vianants que inclogui un itinerari que discorri per l'interior del sector Palau Sud – Can Guitard i comunicui, per una banda, el sector Palau Nord i Terrassa pel nord, i per l'altre, amb l'avinguda del Vallès i el polígon industrial de Can Perallada pel sud.

També es proposa el condicionament d'una vorera de 2,5 metres a la BP-1503, així com la creació d'una passera per a vianants en els extrems nord i sud del sector per connectar el polígon amb la BP-1503, la urbanització de l'itinerari des de l'estació de FGC – Les Fonts fins al sector o una passarel·la per a vianants per damunt de les vies del tren a l'extrem sud del sector.

L'estudi remarca, que tots els vials interns hauran de disposar de voreres lliures d'obstacle amb una amplada mínima d'1,8 metres, passos per a vianants a totes les cruïlles i que aquests, disposin de gual i de la senyalització corresponent. També es recomana potenciar la creació de zones 30 per tal de potenciar la pacificació de la xarxa secundària.

L'estudi incorpora informació gràfica de les diferents propostes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes aportades.

Xarxa de bicicletes

Des del PMU de Terrassa es preveu connectar la xarxa d'itineraris per a bicicletes amb l'anella verda, la reurbanització de la BP-1503 amb un carril bici que permeti l'accés des de Terrassa pel nord i des del polígon de Can Perallada pel sud, un carril bici al carrer dels Horts i un carril bici bidireccional i segregat en els itineraris principals amb una amplada total de 2,5 metres.

També es recomana la creació de zones 30 i de carrils de prioritat invertida a l'interior de l'àmbit d'estudi.

L'estudi incorpora informació gràfica de les diferents propostes.

Des de l'equip de redacció del present informe s'accepten les propostes aportades.

Recomanació 5.

Es recomana contemplar que una part de la dotació d'aparcament per a bicicletes sigui especialment protegida, amb major nivell de seguretat en relació a robatoris.

11. Mobilitat i gènere

L'Estudi incorpora informació relacionada amb la mobilitat i gènere de l'enquesta de mobilitat 2014 del PMU de Terrassa, on es veu com les dones realitzen menys desplaçaments que els homes i, els principals modes de transport utilitzats són els no motoritzats i el transport públic, mentre que els homes utilitzen més el vehicle privat.

Tanmateix, es troba a faltar una anàlisi de l'oferta de transport públic nocturn, amb l'objectiu d'obtenir una diagnosi sobre l'accessibilitat en transport públic en un horari en què la percepció de seguretat en matèria de gènere és menor.

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

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

L'estudi fa una estimació de la incidència de la mobilitat generada amb vehicles/km on es preveu uns nivells de contaminació de:

- Consum de combustible: 369,4 tones.
- CO₂: 1.092,0 tones.
- NOx: 2.060,4 kg.
- PM₁₀: 242,4 kg.

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada.

Recomanació 6.

Es recomana implementar mesures complementàries que permetin minimitzar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi incorpora valoració econòmica de la implantació de la xarxa de bus llançadora, on es preveu un dèficit de 2.088.281 € en 10 anys.

Es considera que el preu unitari obtingut és el màxim possible, ja que un servei de bus llançadora no es pot considerar com a servei d'autobús urbà regular de ciutat gran (com s'ha considerat el preu), ja que la seva velocitat comercial serà superior.

Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la informació aportada, si bé no queda clar si es preveu oferta del bus llançadora en dissabte.

Caldrà garantir una oferta de transport públic ajustada a la demanda en dissabte.

14. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la *Mobilitat Generada de la Modificació Puntual del Pla Parcial Urbanístic del sector Palau Sud – Can Guitard a la zona industrial sud de Terrassa*, compta amb part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006,

per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal realitzar una reserva de places d'aparcament per a bicicletes seguint les ràtios que dicta el Decret 344/2006 de regulació d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- Cal reservar places de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics, tal com dicta el Decret 1053/2014.
- Cal preveure una reserva de places per a les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.
- Cal garantir una oferta de transport públic ajustada a la demanda en dissabte.

Així mateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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.

Vistiplau

Xavier Sanyer Matías
Cap del Servei de Mobilitat

Lluís Alegre Valls
Director tècnic