



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell a l'àmbit del Castell de Can Feu (MPG-60)

Municipi de Sabadell

Sol·licitant: Ajuntament de Sabadell
Promotors: Ajuntament de Sabadell, Jorge
Pallejà Ricart i MAS DURAN SA.
Redactor de l'EAMG: ECAFIR SL

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 PGMO de Sabadell, a l'àmbit del Castell de Can Feu

1. Antecedents

L'Ajuntament de Sabadell pren la iniciativa de modificar el planejament general del municipi per tal de desenvolupar el sector del Castell de Can Feu, que inclou els terrenys del polígon d'actuació UA 32, la finca del Castell de Can Feu i la finca municipal situada al sud d'ambdues. Els límits de l'àmbit d'actuació són l'Av. Arraona (nord), els carrers d'Uruguai, Colòmbia i passeig de Can Feu (a l'est), els FGC (al sud) i els termes municipals de Sabadell i Sant Quirze del Vallès (a l'oest).

El Castell de Can Feu és objecte de protecció pel seu valor patrimonial en el PEPPAS (Pla especial de protecció del patrimoni arquitectònic de Sabadell) i és un 'edifici a conservar' segons el PEPPS (Pla especial de protecció del patrimoni de Sabadell), que delimita àrees amb expectatives arqueològiques.

El 15 de desembre de 2006 l'Ajuntament de Sabadell, Jorge de Pallejà Ricart i MAS DURAN SA signaren un 'Conveni per al desenvolupament urbanístic de la zona del Castell de Can Feu i el seu entorn', on s'acordà la redacció de la modificació puntual.

La modificació puntual va ser aprovada inicialment pel Ple de l'Ajuntament de Sabadell en sessió de 28 de febrer de 2007, sense contenir l'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada pertinent.

La superfície total de l'àmbit de la modificació puntual és de 86.232 m², i la reordenació proposa dues grans àrees: un gran parc periurbà – espai de lleure de prop de 6 ha al voltant del castell de Can Feu i una zona d'aprofitament privat (clau 5.1 'zona industrial d'eixample amb terciari'), que vol esdevenir un centre on es desenvolupin principalment activitats comercials, hoteleres i d'oficines. Es proposa que aquest centre formi un conjunt unitari d'edificis de planta triangular, amb una plaça central que distribueix els accessos per a vianants del conjunt.



2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del PGMO de Sabadell, a l'àmbit del Castell de Can Feu, 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'aquesta modificació suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 33.684 m² de sostre industrial – terciari, a la UA-32 (superfície total de 33.905 m²)
- Un total de 59.768 m² destinats a parc periurbà (18.508 m² dels quals al voltant del castell de Can Feu),
- Es destinen 15.236 m² a viari general i local.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat de la proposta de Decret, l'estudi de mobilitat de la modificació puntual estima en **13.903 nous desplaçaments** que es generaran als sectors, **6.952 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret i segons l'estudi de mobilitat (darrera columna).

Modificació puntual Can Feu	Àrea (m ²)	Sostre edificable productiu (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
terciari - oficines	11.228	33.684	10.105	13.094
zona verda	59.768		2.988	
TOTAL	86.232	33.684	13.094	

El volum estimat de viatges que poden generar els nous usos productius del sector, tenint en compte un ús mixt d'oficines i comercial (i un rati a aplicar de 30 viatges/100 m² de sostre) és **10.105 viatges/dia**.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els espais lliures (parc periurbà), el rati aplicable és 5 viatges per cada 100 m² de sòl, el que representa **2.988 viatges/dia**.

El repartiment modal que s'estima és en base a la mobilitat actual (EMO 2001), i es conclou que un 66% dels desplaçaments seran interns (9.200 viatges) i la resta seran de connexió (4.700 viatges). El repartiment modal proposat per als viatges interns és de 53% vehicle privat, 15% transport públic i 26% a peu; per als viatges de connexió és de 77,5% en vehicle privat, el 16,5% en transport públic, el 4% en públic i privat i la resta a peu i altres.



4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la connectivitat interna i externa del municipi, aportant dades d'IMD de la xarxa viària interurbana de les rodalies de Sabadell (C-58, N-150, C-155, B-124 i B-140).

L'àmbit de la modificació puntual es troba connectat a la C-58 mitjançant un accés molt proper.

Dins de l'àmbit d'actuació només la Ronda d'Europa (5.620 m²) forma part de la xarxa bàsica urbana de Sabadell.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu els diferents transports públics que donen servei a la zona del castell de Can Feu:

- Bus urbà: línies 4, 7, 8 i 10, de les quals la 4 és la que ofereix un servei més proper a l'àmbit d'estudi, per proximitat de la parada (amb un interval de pas de 18-20 minuts),
- Bus interurbà: la línia C1 de Sabadell, Sant Quirze i Terrassa i la de Sabadell – Castellar del Vallès són les dues línies que donen servei a la zona del castell de Can Feu,
- Oferta ferroviària: Sabadell compta amb 2 estacions d'FGC i 3 de Renfe. No es concreta la distància a l'àmbit d'estudi,
- Aeròdrom: a 2,5km de l'àmbit d'estudi,
- Parades de taxis: la del carrer del Canadà es troba a prop de l'àmbit.

Es concreta que la línia interurbana de Sabadell – Sant Quirze ha estat estudiada, per part de l'Ajuntament de Sabadell, per tal de millorar les connexions amb els polígons industrials de la zona.

Es mostra sobre plànol els recorreguts de les línies de transport públic així com les parades existents, i en l'annex s'adjunten els horaris actuals dels autobusos urbans i interurbans.

Finalment, es preveu l'existència d'una futura línia urbana que connecti amb el desenvolupament residencial i industrial de Can Gambús (119 ha), la urbanització del qual es troba actualment en execució.

6. Mobilitat a peu

L'estudi esmenta que l'Ajuntament de Sabadell ha elaborat 4 itineraris per potenciar els desplaçaments a peu i el patrimoni arquitectònic, dins el nucli urbà i els espais verds.

També es comenta que Sabadell disposa d'una xarxa destacable de zones per a vianants, principalment distribuïdes pel centre comercial de la ciutat.

No es descriu l'estat actual de la xarxa per a vianants a l'entorn de l'àmbit d'estudi.



7. Mobilitat en bicicleta

Es fa referència al Pla Director de la Bicicleta de Sabadell i s'esmenten els carrils bici que existeixen actualment al municipi. Ara per ara es tracta d'una xarxa inconnexa, ja que de moment no existeix una xarxa coherent que connecti els barris i els equipaments més importants, ni les zones industrials.

No es descriu l'estat actual de la xarxa per a bicicletes a l'entorn de l'àmbit d'estudi.

8. Incidència de la mobilitat generada

Es preveu que els visitants, treballadors i clients de la zona del castell de Can Feu utilitzin l'Av. Arraona, vial dissenyat per a un trànsit dens de vehicles, per accedir a la zona edificada.

Segons les dades aportades de repartiment modal i mobilitat generada, s'estima que uns 8.500 viatges/dia es realitzaran en vehicle privat, uns 2.200 en transport públic i uns 2.400 a peu. Tanmateix, l'estudi no fa cap referència a la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes actuals. Per tant, per exemple, no es coneix si l'oferta actual de transport públic podrà assumir aquests nous viatgers.

9. Estimació de la demanda d'aparcament de bicicleta

L'estudi realitza el càlcul d'aparcament necessari, fora de la via pública, segons els requeriments del Decret.

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

Modificació puntual Can Feu	Aparcament bicicletes / segons m ²	Total aparcaments bicicleta
terciari - oficines	337	337
zona verda	598	598
TOTAL		935

El càlcul de l'estudi és com el presentat a la taula, ja que l'estudi utilitza els ratis proposats pel Decret, de 1 plaça per cada 100 m² de sostre o de zona verda.

Tanmateix, l'estudi justifica que els ratis del Decret són molt elevats per a una zona que no té connectivitat amb bicicleta, i a les propostes per a bicicletes proposa crear dues zones d'aparcament a les zones verdes, per a 30 bicicletes cada un, és a dir un total de 60 places, un 10% del que proposa el rati del Decret.

En aquest sentit es considera que l'informe no té en compte que la previsió de la bicicleta feta pel Decret és per als aparcaments fora calçada pel que fa a les activitats, és a dir, per al foment de la bicicleta entre els treballadors i els visitants. Per aquest



motiu es considera que cal deixar els valors del Decret i deixar per al planejament derivat els ajustos que calgui.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no especifica quin serà el sostre comercial futur. Tanmateix, cal tenir present que, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, s'haurà de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega, així com una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 1.000 m² de superfície de venda o per cada 8 establiments.

11. 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 Sabadell) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi presentat no aporta aquesta informació.

12. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi considera que la línia 4 del servei urbà de Sabadell dóna una cobertura territorial i horària suficient per al nou sector. No es coneix, però, si aquesta oferta pot assumir els 2.200 nous viatges diaris en transport públic.

Tanmateix, es proposa que la futura línia del sector de Can Gambús arribi i tingui parada a algun dels carrers que limiten el sector de Can Feu. Es proposa, així, un perllongament de 494m de la futura línia, així com una nova parada. Aquesta proposta es grafia sobre plànol.

Pel que fa a la proposta de perllongament de la línia, es considera necessari l'informe dels tècnics de mobilitat i transport de l'Ajuntament de Sabadell, doncs, semblaria més coherent, en lloc d'allargar la línia, preveure una parada a l'Av. Arraona i augmentar la freqüència de pas de la línia existent.

Xarxa bàsica per a vehicles

Es proposa que els itineraris de vehicles evitin passar pel centre urbà de Sabadell, i utilitzin la C-58, la carretera de Sabadell (a Sant Quirze), la N-150 (de Barcelona a Terrassa, mitjançant el passeig de Can Feu) i la connexió cap al sud amb l'Aeròdrom de Sabadell.



Dels 3 vials que envolten la planta triangular amb usos terciaris es proposa que només l'avinguda Arraona sigui itinerari per a vehicles, encara que en un futur es preveu el soterrament de la línia d'FGC o altres actuacions per tal de crear una nova connexió rodada amb la rotonda del Mil·lenari (per tant la Ronda Europa també esdevindrà itinerari principal).

No es detallen les amplades dels carrils de circulació ni es plantegen mesures per evitar una velocitat excessiva al vial que accedeix al nou sector.

D'acord amb el que s'ha indicat a l'apartat 8 cal detallar la incidència de la mobilitat sobre la xarxa actual amb especial atenció a les cruïlles. Així mateix caldrà analitzar en el planejament derivat la incidència de la mobilitat dels vehicles pesants que hi pugui haver-hi.

Es proposa que les places d'aparcament en superfície si situïn a la Ronda Europa, i seran completades en planta soterrani, amb diferents accessos per cada un dels edificis de la planta triangular.

El nombre de places d'aparcament i les zones i superfícies de càrrega i descàrrega de mercaderies es farà d'acord amb les normes subsidiàries de planejament del Text refós del PGMO de Sabadell, en funció de les activitats futures de cada edificació.

Xarxa de vianants

L'estudi grafia 10 itineraris de vianants diferents, des del centre del sector fins als centres atractors de mobilitat (estacions de FGC, Renfe i autobusos, centres esportius i el propi castell de Can Feu).

L'ordenació del sector preveu que el vial del parc, així com els vials interiors del triangle, sigui d'ús preferent per a vianants.

Es proposa un itinerari per a vianants que travessi tot el parc urbà en un recorregut circular, amb una entrada pel passeig de Can Feu i amb l'altra per la Ronda Europa.

No es detallen els pendents dels vials.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi proposa un itinerari paral·lel al dels vianants, que recorri tota la zona verda des del passeig de Can Feu fins al perllongament de la Ronda Europa, on connectaria amb altres carrils bici futurs (cap a la ronda del Mil·lenari?).

Aquest carril bici proposat, de 802m, es destina bàsicament al lleure.

Es determina que cada illa o activitat haurà de concretar l'emplaçament dels aparcaments per a bicicletes a l'interior dels seus espais. Es proposen dues zones d'aparcament per al lleure (amb 30 places d'aparcament cada una, 60 places en total).



Des de l'estudi es llança la idea d'un possible carril bici futur quan se soterrin els FGC, amb la reurbanització de la Rambla d'Ibèria, que permeti fer un carril bici fins a la ronda de Ponent.

13. Proposta de finançament

Tot i que el Decret 344/2006 no obliga a realitzar una proposta de finançament, per tractar-se de planejament general i no derivat, l'estudi n'incorpora.

La proposta de finançament inclou el carril bici (16.040 €), el camí per a vianants (10.860 €), els aparcaments per a bicicletes (2.400 €), una parada d'autobús (4.000 €) i el perllongament de la futura línia urbana d'autobús de Can Gambús (32.236,45 €).

Els primers quatre conceptes s'inclouran en el projecte d'urbanització de l'àmbit.

Respecte l'ampliació del recorregut de la línia urbana, cal actualitzar el cost unitari del km (any 2004) amb l'IPC corresponent (en resulta un nou cost de 4,0372 €/km per al 2007).

Es mostra la proposta sobre plànol.

Caldrà valorar més acuradament la necessitat de l'ampliació de recorregut d'aquesta nova línia de Can Gambús, ja que per un petit acostament a la zona del castell de Can Feu pot ser que es penalitzi el temps de recorregut dels futurs habitants i treballadors/es de Can Gambús. Així doncs caldrà adaptar la proposta de finançament a la solució definitiva que es doni, en el marc del planejament derivat

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la modificació puntual del PGM de Sabadell, a l'àmbit del Castell de Can Feu conté una bona part dels elements necessaris per a 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:

- 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. Cal analitzar els recorreguts des dels punts propers fins al nou sector, cruïlles i itineraris principals.
- Es troba a faltar **la incidència de la mobilitat generada sobre les xarxes de transport públic**, i com seran absorbits els 2.200 viatges/dia en transport públic per l'oferta actual.
- Quant a les **mesures correctores de transport públic**, la redacció del present informe considera que cal analitzar amb més detall la conveniència d'allargar la línia de Can Gambús.



- Cal **analitzar la incidència de la mobilitat generada sobre l'Av. d'Arraona i la ronda Europa**, o alternativament que es vinculi a la redacció del planejament derivat
- Cal incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la **contaminació atmosfèrica i mesures correctores** (ja que Sabadell és Zona de Protecció Especial, veure Disposició addicional quarta del Decret).
- 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.
- Seria convenient incorporar l'**informe del departament de mobilitat** de l'Ajuntament de Sabadell, pel que fa a l'estudi de mobilitat generada i al menys en relació als apartats que es defineixen en aquest informe.

Es recomana que en la redacció del planejament derivat i 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 definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità.

Barcelona, 8 de gener de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic