



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada al Pla de Millora Urbana de Remodelació "Carrer del Pintor Huguet", -PM-PIN 001 (T.M. de Terrassa)

Municipi de Terrassa

Sol·licitant: Ajuntament de Terrassa

Promotors: INMOBILIARIA ATERBA, SL i

GESTAL FOMENTO Y GESTIÓN, SL

Redactors de l'EAMG: la vola

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 al Pla de Millora Urbana de Remodelació "Carrer del Pintor Huguet", -PM-PIN 001 (TM de Terrassa).

1. Antecedents

El Pla General d'Ordenació Urbanística Municipal (POUM) de Terrassa, es va aprovar definitivament el 4 de juliol de l'any 2003. El Planejament municipal defineix el sector del carrer del Pintor Huguet com a sòl urbà no consolidat (el denomina PM-PIN 001) i preveu la seva ordenació per mitjà d'un Pla de Millora Urbana de Remodelació.

Aquest sector s'ubica al nord-est de la trama urbana de Terrassa, al barri de Sant Pere nord, just al límit de l'anomenat quadrat central. Queda partit per la meitat pel carrer del Pintor Huguet i delimitat per la següent vialitat: l'avinguda de Jaume I (pel sud-oest), el carrer Poetessa Caparà (nord-oest), el carrer Josep Maria Palau (nord-est) i el carrer del Periodista Grané (sud-est).

Fins avui, aquest espai es troba ocupat per edificacions de tipologia industrial, tot i que acull usos industrials, comercials i terciaris, en la seva majoria a plena activitat.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada al Pla de Millora Urbana de Remodelació "Carrer del Pintor Huguet", -PM-PIN 001 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 27.834 m² de sostre residencial (347 habitatges).
- També comerços amb una superfície total de 6.728 m² de sostre



- I certa activitat terciària amb 4.405 m² de sostre
- Es destinen 7.971 m² a espais lliures.

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del Pla de Millora Urbana generarà **6.852 desplaçaments/dia, 3.426 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons els ratis que indica el Decret:

PMUR "Carrer Pintor Huguet"	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Núm. habitatges	Viatges generats habitatge (Decret)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		27.834	347	2.429	2.783	2.429
comerços		6.728			3.364	3.364
terciari-oficines		4.405			661	661
zona verda	7.971				399	399
TOTAL	25.997	38.967	347		7.207	6.852

L'Estudi de mobilitat assumeix pràcticament els mateixos.

El volum estimat de viatges que poden generar els nous **habitatges** del sector és **2.429 viatges/dia**.

Els **comerços**, aplicant el Decret, generaran **3.364 viatges/dia**.

Pel que fa al sector terciari, suposant un rati de 15 viatges per cada 100 m² de sostre corresponent a **oficines**, generarà **661 viatges/dia**.

Respecte el volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant el rati de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, representa **399 viatges/dia**.

Tots aquests viatges es representen gràficament indicant els viatges generats per cada ús i parcel·la.

L'Estudi analitza l'impacte de la mobilitat generada al nou sector en funció de la distribució modal actual de Terrassa (segons l'*Enquesta de Mobilitat Domiciliària* efectuada per l'Ajuntament de Terrassa l'any 2004, i agafant les dades del Districte 6, on es troba l'àmbit d'estudi). Es proposa, però, una distribució una mica més sostenible, reduint una mica el percentatge de vehicle privat i augmentant el de transport públic.

L'estudi pren la distribució horària de l'EMQ 2006 i els valors del repartiment modal proposat, i considera un índex d'ocupació d'1,2 persones per vehicle. Segons aquestes estimacions la demanda en hora punta (8-9h) generada pel PMU carrer Pintor Huguet és de 55 viatgers de transport públic i 210 vehicles privats.



4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi defineix la xarxa viària existent, tant l'oferta com la demanda actual.

També inclou les actuacions previstes amb incidència a Terrassa dels Pla d'Infraestructures i Transports de Catalunya 2006-2026 i el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic actual:

- **Ferrocarril:**
 - Rodalies RENFE línia C-4
 - FGC línia S1
- **Autobusos interurbans:**
 - Línia Sabadell – Terrassa (Sarbus)
 - Línia Terrassa – Matadepera (Transportes Generales de Olesa SA)
 - Línia Barcelona – Cerdanyola del Vallès – Sant Cugat - Rubí – Terrassa (Martí Renom SA)
 - Línia Terrassa – Vacarisses (Transportes Generales de Olesa SA)
 - Línia Terrassa – Viladecavalls (Transportes Generales de Olesa SA)
 - Línies nocturnes Barcelona-Rubí (N61), Barcelona-Matadepera (N63) i Barcelona-Vacarisses (N60)
- **Autobusos urbans:** 14 línies de transport urbà i una línia nocturna. Les més properes al sector són L1, L2, L6, L8, L9, L10 i LBusdnit

6. Mobilitat a peu

El PDM de Terrassa proposa un itinerari per a vianants que coincideix amb els principals eixos comercials de la ciutat, els eixos connectors de polaritat i les zones verdes actuals i les futures. L'avinguda Jaume I i el carrer Periodista Grané formen part de la xarxa d'eixos comercials.

7. Mobilitat en bicicleta

No hi ha infraestructures per a la bicicleta a l'entorn del sector, però el Pla Director de la Bicicleta de Terrassa té previst un carril bici segregat en calçada en el carrer Poetessa Caparà que està pendent d'executar.



8. Incidència de la mobilitat generada

Transport públic

Segons les estimacions de l'estudi de mobilitat la demanda en hora punta (8-9h) generada pel PMU carrer Pintor Huguet és de 55 viatgers de transport públic. Diàriament es generaran 822 viatges amb transport públic.

L'estudi creu convenient augmentar la freqüència de pas de les línies de bus urbà 8 i 9 per poder absorbir la mobilitat generada, ja que actualment presenten uns índexs d'ocupació força elevats, especialment en les hores puntes del servei.

Vehicle privat

Segons l'Estudi, l'increment de trànsit que generarà aquest sector és fàcilment assumible per l'actual xarxa viària de Terrassa, només en el cas de l'avinguda Jaume I es veurà restringida la capacitat.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Utilitzant els valors dels annexos II i III del Decret d'estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta com a mínim:

PMUR "Carrer Pintor Huguet"	Aparcaments bicicletes / habitatge	Aparcament bicicletes / segons m ²	Total aparcaments bicicleta	Aparcaments turismes / habitatge	Aparcament turismes / segons m ² sostre hab	Total aparcaments turisme (habitatge)	Aparcaments motocicletes / habitatge	Aparcament motocicletes / segons m ² sostre hab.	Total aparcaments motocicleta (habitatge)
residencial	694	557	694	347	278	347	174	139	174
comerços		67	67						
terciari-oficines		44	44						
zona verda		80	80						
TOTAL			885			347			174

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a ús residencial, per als comerços, per a les oficines i per les zones verdes. En concret, cal reservar en total **885 places per a bicicletes**.

Respecte les places destinades a **aparcament de turismes**, l'estudi de mobilitat especifica que estaran fora de la via pública, i que estaran dins les parcel·les dels habitatges en garatges privats. El rati per a turismes és més alt en el POUM de Terrassa (1,5 places/habitatge de més de 70m²), i per això l'Estudi fixa una reserva de **434 places de turismes**. A més a més també reserva **223 places** per activitats i locals comercials.

Pel que fa a l'aparcament per a les motocicletes, l'estudi no en fa cap càlcul. Segons el Decret 344/2006 s'haurien de reservar **174 places per a motos en els edificis privats**. A més, és convenient que es reguli l'aparcament de motos en calçada i prohibint-lo en tots els espais de vorera.



10. Distribució Urbana de Mercaderies

En el cas del PMU de remodelació "Carrer Pinto Huguet", s'han calculat el nombre de places de càrrega i descàrrega associades a l'activitat comercial en PB i altell de les edificacions proposades, i a les oficines.

Es reserven dues franges de 20 m per a càrrega i descàrrega, una al carrer Poetessa Caparà i l'altre al carrer Periodista Grané. Això correspon a unes 5 places (s'ha suposat que de la superfície comercial el 60% és de venda)

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

L'estudi de mobilitat no aporta la informació necessària.

12. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

L'estudi creu convenient augmentar un 4% la freqüència de pas de les línies de bus urbà 8 i 9 en hora punta, per poder absorbir la mobilitat generada, ja que actualment presenten uns índex d'ocupació força elevats, especialment en les hores puntes del servei.

Segons l'estudi, aquesta proposta de millora resta subjecte de modificació segons les indicacions que es facin des del Servei d'Acció en Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa i des de TMESA, empresa concessionària del servei de bus urbà de Terrassa.

Xarxa bàsica per a vehicles

El carrer Pintor Huguet serà només un vial d'accés als pàrkings dels nous edificis (doble sentit), i es farà de plataforma única, amb una amplada de 14 metres: 7,5 al trànsit rodat i 6,5 per als vianants. L'estudi de mobilitat proposa reduir l'amplada dels dos carrils de circulació.

En el carrer Josep Maria Palau, s'elimina un tram de carrer (entre Poetessa Caparà i Pintor Huguet) per convertir-lo en un vial d'accés a l'aparcament de les edificacions existents. És un carrer de sentit únic.



Xarxa de vianants

Les voreres dels carrers del sector tindran un mínim de gairebé 4m d'amplada, i tindran un pendent accessible.

Per potenciar el caràcter veïnal del carrer Pintor Huguet, l'Estudi de Mobilitat proposa respecte el proposat en el PMU, reduir l'espai destinat al trànsit rodat (eliminar la mitjana i reduir l'amplada dels carril fins a 2,5-2,75m) permetent unes voreres pels vianants de 4,5m per banda, enlloc de 2m i 4,5 m. També proposa aquest espai destinat als vehicles motoritzats s'acabi en l'últim accés als aparcaments. I finalment que se separi l'espai per als vianants de la resta, per tal que no puguin ser envaïts.

A més a més l'estudi proposa senyalitzar més passos de vianants al sector, per tal de millorar la permeabilitat. Alguns d'ells es proposa que estiguin regulats semafòricament. Cal que l'estudi incorpori el cost de la construcció complerta dels passos de vianants nous que proposa, així com de les regulacions semafòriques que incorpora.

Xarxa de carrils bicicleta

Es proposa la construcció d'un carril bici segregat a la vorera a l'avinguda Jaume I. L'estudi de mobilitat, proposa que en una primera fase es faci bidireccional, però que en una segona fase es disposi també d'un carril bici a l'altra banda, i que tots dos passin a ser unidireccionals. Això és recomanable perquè és un vial molt transitat i amb força rotondes.

Tant en el carrer Pintor Huguet com en el carrer Josep Maria Palau es proposa cohabitació de les bicicletes amb el trànsit motoritzat, perquè tindran intensitats molt reduïdes. En el carrer Josep Maria Palau, el present informe recomana que es limiti la velocitat a 30km/h i es senyalitzi adequadament advertint el pas de bicicletes.

L'estudi recomana incorporar un carril bici al C. Poetessa Caparà tal i com està previst en el Pla Director de la Bicicleta de Terrassa. Cal incorporar el cost d'execució d'aquesta proposta a l'EAMG.

13. Proposta de finançament

L'estudi inclou el càlcul del cost de la millora del transport públic, però no inclou una proposta de finançament, ni del transport públic ni de la resta d'actuacions proposades (carril bici, passos de vianants regulats semafòricament, etc.)

El projecte d'urbanització ha d'incorporar el finançament de totes les propostes que fan referència infraestructures de l'estudi de mobilitat

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de Remodelació "Carrer del Pintor Huguet"* PM-PIN 001 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:

- Pel que fa a l'aparcament per a les motocicletes, s'hauran de reservar **174 places per a motos en els edificis privats**. A més, és convenient que es reguli l'aparcament de motos en calçada i prohibint-lo en tots els espais de vorera.
- Cal incorporar les dades necessàries per tal d'avaluar la **incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica**, segons la Disposició addicional quarta del Decret 344/2006.
- El planejament ha de dur una **proposta de finançament completa**. Per aquest motiu, el projecte d'urbanització ha d'incorporar el finançament de totes les propostes que fan referència infraestructures de l'estudi de mobilitat.
- Algunes de les propostes de l'EAMG, han de ser informades favorablement pel servei de mobilitat de l'ajuntament, sobretot pel que fa als amples de vial i detalls del viari.
- Es recorda la necessitat de tenir present els indicadors de gènere quan es redacta l'EAMG.
- Es recomana que la informació gràfica de l'EAMG tingui una escala més adient per a la seva bona interpretació.

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 definitiu a l'Autoritat del transport Metropolità. Les modificacions que es sol·liciten per part de l'ATM, es poden presentar en un annex pel que fa als aspectes que s'indiquen en el present informe.

Barcelona, 13 de maig de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic