



Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de remodelació Saifa Keller

Municipi de Terrassa

Sol·licitant: Ajuntament de Terrassa

Promotor: Bobevi Noves

Promocions Immobiliàries, sl

Redactor de l'EAMG: GPM Consultors

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 *Pla de Millora Urbana de remodelació del sector Saifa – Keller*, a Terrassa.

1. Antecedents

El PMU del sector Saifa – Keller té l'objectiu de transformar un àmbit ocupat per naus industrials, actualment en desús, en nous usos residencials i comercials, amb un nou equipament i espais lliures.

El PMU objecte d'aquest informe fou aprovat inicialment per la Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Terrassa amb data 25 de juliol de 2008.

L'àmbit de l'actuació ocupa una superfície total de 9.041 m², a l'extrem est de la trama urbana del barri de Can Palet, delimitada per l'avinguda Glòries Catalanes, els carrers Sindicat, Ter, Àngel Guimerà i Ramon i Cajal.

La població de Terrassa l'any 2007 és de 202.000 habitants.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla de Millora Urbana de remodelació del sector Saifa – Keller*, 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 àmbit suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació de 8.463 m² de sostre destinat a un ús residencial que inclou 106



habitatges,

- Un sostre de 2.116 m² destinat a usos comercials,
- Una superfície de 3.164 m² destinada a un equipament educatiu,
- Uns espais lliures de 904 m²

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

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret l'estudi de mobilitat estima un total de **2.600 desplaçaments/dia** en dia feiner, 1.300 per sentit.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat, amb valors coincidents.

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	2.985,00	8.463,00	106	742	846	846
comercial		2.116,00			1.058	1.058
equip. docents	3.164,00				633	633
zona verda	904,00				45	45
Vialitat	1.988,00					
TOTAL	9.041,00	10.579,00	106	742	2.582	2.582

El volum estimat de viatges que poden generar els **habitatges** és de **850 viatges/dia** aplicant les ràtios referents m² de sostre.

Quant als **usos comercials**, aplicant la ràtio proposada al Decret (50 viatges/100m²), la mobilitat generada és d'uns **1.060 viatges/dia**.

L'**equipament docent** pot generar uns **633 viatges/dia** aplicant les ràtios del Decret per a un equipament d'aquest tipus.

El volum estimat de viatges que poden generar els **espais lliures**, aplicant la ràtio de 5 viatges per cada 100 m² de sòl, és d'uns **45 viatges/dia**.

L'estudi considera incorpora la distribució modal de Terrassa, en base a l'enquesta de mobilitat de la ciutat de l'any 2004, i per al conjunt del sector pren el repartiment modal global i realitza la traducció en viatges/dia.

Repartiment modal proposat	A PEU i BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal GLOBAL	39,3%	12,3%	48,4%
Viatges / dia feiner	1.015	318	1.250

Es considera correcta la proposta de distribució modal presentada.



4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària d'accés des de les vies d'alta capacitat (AP-7, C-58 i C-16). La xarxa interna es mostra en un plànol, amb la localització dels principals pols generadors de mobilitat. No es concreten dades d'IMD.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta de transport públic existent a l'àmbit d'estudi, que inclou:

- 7 línies urbanes d'autobús que donen servei al sector: L4, L7, L8, L9, L10 (a 100m), L1 (a 400m) i L15 (a 350m), que permeten una fàcil connexió amb Renfe i FGC.

Es mostra una fotografia de la parada d'autobús davant del sector, a l'avinguda Glòries Catalanes.

No es concreta quin és el servei d'FGC ni de Renfe, ni la distància del sector als nodes ferroviaris.

Es mostra un plànol amb les línies de bus i les parades, així com la parada de taxi, de les rodalies del sector. En un altre plànol s'aprecia la localització de les estacions ferroviàries existents i previstes.

6. Mobilitat a peu

L'estudi mostra la xarxa de vianants del PDM de Terrassa, i descriu l'estat d'aquests vials a l'entorn del sector: els itineraris disposen de voreres i senyalització de passos de vianants adequats.

Es mostren fotografies de les voreres del voltant. En l'actualitat el tram de l'avinguda de les Glòries Catalanes de l'àmbit d'estudi està sent reurbanitzada.

Es mostra un plànol amb els equipaments de la ciutat i els itineraris de vianants superposats.

7. Mobilitat en bicicleta

L'estudi mostra la xarxa de bicicletes contemplada al Pla Director de la Bicicleta de Terrassa, que inclou dos vials del sector (Avinguda Glòries Catalanes, amb un carril bici i Ramon i Cajal, en cohabitació).



8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi assumeix que la mobilitat generada serà absorbida sense problemes per la xarxa existent.

No s'aporten dades quant a distribució horària de la mobilitat (hora punta), tot i que des de la redacció del present informe es considera que 1.250 viatges/dia en cotxe poden representar uns 50-100 cotxes en l'hora punta, ordre de magnitud que pot ser assumible per la xarxa viària de Terrassa.

Quant al transport públic, des de la redacció del present informe també es conclou que els 300 viatges/dia (150 per sentit) podran ser absorbits per la xarxa urbana actual d'autobusos, tot i que no s'aporten dades de demanda de les línies que corroborin que es disposa de capacitat suficient per encabir els nous usuaris previstos, especialment en l'hora punta.

9. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora calçada, el Decret obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament de bicicletes per a tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas dels usos residencials.

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

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Nre. Habitatges	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.985,00	8.463,00	106	212	149	22
comercial		2.116,00		21		
equip. docents	3.164,00			158		
zona verda	904,00			9		
Vialitat	1.988,00					
TOTAL	9.041,00	10.579,00	106	400	149	22

Respecte les places fora de la via pública destinades a **aparcament de turismes** el Decret proposa fer una reserva de **106 places, una per a cada habitatge** o per cada 100m² de sostre. Tanmateix la normativa del planejament té un dimensionament propi quant a places d'aparcament (fins a 70m², 1 plaça, entre 70 i 120 m² 1,5 places i de més de 120m² 2 places). Per tant es disposarà de **149 places per a turismes** fora de la via pública.

Quant a la **motocicleta**, cal fer una reserva d'aparcament fora de la via pública de **22 places** per a usos residencials, a una plaça per cada 200m² de sostre. Per altra banda, cal garantir que a calçada se senyalitzen places per a motocicletes, per garantir que aquestes aparquen en tot moment fora de les voreres.

Tal i com indica l'estudi cal reservar, també, espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos residencials. En concret, cal reservar en total **212 places per a bicicletes** (2 places d'aparcament per a cada un dels 106 habitatges).



Es recomana destinar per a aparcament de bicicletes uns espais als baixos dels edificis o bé als aparcaments subterranis, d'accés còmode i directe. L'estudi de mobilitat considera la ràtio d'aparcament de bicicletes en relació als m² de sostre, però és més oportú ajustar el càlcul al nombre d'habitatges, ja que és el valor màxim el que el Decret demana.

Quant a la resta d'usos (comercial, equipaments, zona verda), l'estudi de mobilitat considera que les places de comerç i zona verda (**30** en total) es poden col·locar conjuntament.

Respecte de l'**equipament educatiu**, depenent del nombre d'alumnes i treballadors que aculli caldrà disposar de més o menys places d'aparcament. Aplicant les ràtios del Decret (suposant una edificabilitat de 1m² sostre/1m² sòl) seria necessari disposar de 158 places per a bicicletes. Aquest dimensionament potser és excessiu, caldrà ajustar-lo en funció de l'ús definitiu, els visitants esperats i un nombre de places que pugui satisfer una demanda alta d'aquest mode. En tot cas caldrà disposar d'un nombre de places equivalent al 10% del nombre total de persones que en facin ús. Per exemple si es tracta d'un CEIP de dues línies (450 alumnes i 40 persones més de personal docent, administratiu i de serveis), caldrà garantir un espai mínim de **50 places**. Caldrà preveure un espai a l'interior de l'equipament educatiu, o a l'espai d'accés però en un lloc segur i sotacobert.

Per tant cal que els projectes constructius de l'equipament educatiu contemplin un espai suficient per a encabir les places necessàries.

10. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi no esmenta la necessitat, seguint els requeriments de l'article 6 del Decret, de realitzar una **reserva d'un 10% del sostre** dels establiments comercials destinat a magatzem, per tal d'evitar operacions de càrrega i descàrrega.

Cal tenir en consideració la reserva d'una plaça de 3 x 8m a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 8 establiments o per cada 1.000 m² de sostre destinat a comerç (el sector objecte d'estudi compta amb 2.116 m² de sostre destinat a activitats comercials).

L'estudi de mobilitat proposa **3 places destinades a C/D**, localitzades a la mínima distància possible dels accessos als comerços.

11. Mesures correctores

Xarxa Transport públic

No es fa cap proposta quant a la xarxa de transport públic. L'estudi considera que la xarxa actual pot absorbir la demanda generada (300 viatges/dia).



Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no aporta cap actuació quant a la xarxa bàsica de vehicles, tot i que pels plànols aportats a la memòria urbanística s'intueix que hi ha previst construir una nova rotonda a la confluència de l'avinguda Glòries Catalanes, carrer Guadalquivir i carrer Ramon i Cajal.

Aquesta nova rotonda millorarà la capacitat i la seguretat viària, i és una actuació prevista que caldria reflectir en el document de mobilitat.

Xarxa de vianants

L'estudi aporta consideracions generals sobre com hauria de ser la xarxa per a vianants. Es concreta que a la xarxa definida com a 'principal de vianants', les voreres tindran una amplada útil mínima de 1,5m. Aquesta consideració s'haurà de prendre per al total de voreres del sector, formin o no part de la 'xarxa principal de vianants'.

Per a la cruïlla dels carrers Ter i Sindicat l'estudi proposa preveure orelles i el rebaixament de la vorera.

S'esmenta que la connexió entre l'avinguda de les Glòries Catalanes i el carrer Ter superarà el 8% de pendent, per tant es proposa com a itinerari alternatiu adaptat el carrer Ramon i Cajal.

Es troba a faltar més detalls sobre la urbanització (amplada vorera, pendent, arbrat, il·luminació).

Xarxa de bicicleta

Les obres d'urbanització de l'avinguda Glòries Catalanes inclouen un carril bici, incorporat al PMU. Tot i així, l'estudi concreta que aquest tram supera el 5% de desnivell (entre un 5 i un 8%).

Quant a Ramon i Cajal, es preveu cohabitació amb el trànsit motoritzat. Per a tal efecte, des de la redacció del present informe es considera que caldrà assegurar que la senyalització i el disseny viari regulin la velocitat màxima a 30 km/h.

12. Indicadors de gènere

L'estudi no aporta cap dada que reflecteixi patrons de mobilitat diferents per a homes i dones.

13. 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 no aporta aquestes dades.

14. Proposta de finançament

L'estudi de mobilitat concreta que les reduïdes dimensions del sector fan que no sigui necessari establir noves infraestructures o serveis, i per tant en conseqüència no realitza una proposta de finançament.

15. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de remodelació del sector Saifa – Keller*, a Terrassa, conté una bona part dels elements necessaris per a aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat, per la qual cosa s'emet **informe favorable** pel que fa al seu contingut i propostes.

Tot i que es tracta d'una actuació força petita, es recomana a l'ajuntament de Terrassa que completi la informació de l'EAMG i 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.

Barcelona, 22 de setembre de 2008

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic