

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de Remodelació del SEU095 Av. Santa Eulàlia

Municipi de Terrassa

Sol·licitant: Ajuntament de Terrassa

Promotors: 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 de Millora Urbana de Remodelació del SEU095 Av. Santa Eulàlia*, a Terrassa.

1. Antecedents

El PMU Av. Santa Eulàlia conté un sector d'activitats productives. El planejament, de remodelació, és promogut per l'Ajuntament de Terrassa, amb l'objectiu de reconvertir usos de transformació i magatzem amb forta presència de maquinària i vehicles de transport, en nous usos productius basats en tecnologies netes.

L'àmbit de l'actuació, de 19,6 ha, es troba delimitat per l'avinguda Santa Eulàlia, el carrer Valls i el carrer Mestre Trias, a l'oest i al sud del barri del Segle XX.

Aquesta actuació forma part d'un projecte de dinamització urbanística dels polígons industrials de la ciutat, on es creen o remodelen globalment 514 Ha de sòl.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora Urbana de Remodelació del SEU095 Av. Santa Eulàlia* 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 26.785 m² de sostre destinat a usos terciaris

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, el desenvolupament del PMU generarà **4.000 desplaçaments/dia**, **2.000 per sentit**, considerant els usos descrits en l'apartat anterior.

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

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines (terciari)		26.785,00	4.018	4.018
TOTAL	19.557,00	26.785,00	4.018	4.018

El sostre terciari previst, considerant la ràtio que planteja el Decret per a oficines (15 viatges/100 m² de sostre) pot generar una mobilitat de **4.018 viatges/dia**.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que la ràtio que pren l'estudi de mobilitat és la que el Decret contempla per a ús d'oficina. En cas que els nous usos terciaris fossin més enfocats a activitats comercials caldria prendre la ràtio corresponent, de 50 viatges/100 m² de sostre.

L'estudi incorpora les dades de mobilitat dels polígons industrials de Terrassa, segons un estudi que es va realitzar al municipi, que incloïa el polígon industrial Segle XX. El repartiment modal d'aquest polígon és: 89,5% vehicle privat, 7,5% en transport públic i 3% a peu.

Per a la nova mobilitat, l'estudi proposa el següent repartiment modal, que té en compte el pdM de l'RMB: 80,6% vehicle privat, 11,9% transport públic, 3,75% a peu i 3,75% en bicicleta.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	7,5%	11,9%	80,6%
Viatges	301	478	3.239

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi indica que el sector objecte d'estudi es localitza molt a prop de l'anell de rondes i accessos principals a Terrassa, incloent la C-16 i la C-58.

S'aporten dades de sentits de circulació del viari, nombre de carrils i fotografies de les cruïlles aforades. S'han realitzat dos comptatges manuals de 8h, es determina que actualment circulen al voltant de 2.300 – 2.700 veh/dia pels carrers longitudinals del sector i 10.700 que circulen per la rotonda, i es conclou els nivells de servei es troben per sota del 60% a tots els accessos.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu a l'àmbit d'estudi:

- Servei d'autobús urbà: les línies 9 i 10 paren a 378m de la zona més llunyana del sector, i la línia 8 a 580m. La línia 8 compta amb 82 exp/dia feiner i 6 exp/hora punta (8-9h). La línia 9 té 86 exp/dia feiner i 6 exp/hora punta i la línia 10 té 23 exp/dia feiner i 2 exp/hora punta. Segons indica l'estudi hi ha una oferta de places en hora punta de 380.
- Servei d'autobús nocturn (L16, BUSDNIT): es disposa d'una parada a 380m del sector.
- Serveis ferroviaris: RENFE i FGC. Les estacions es localitzen a més de 500m del sector, però tenen connexió mitjançant els autobusos descrits.

6. Mobilitat a peu

L'estudi fa referència al Pla Director de Mobilitat (PDM) de Terrassa, que aposta per una xarxa segura i contínua per als vianants. El sector objecte d'estudi no forma part de cap itinerari principal, no obstant l'estudi dibuixa un nou itinerari que connecta el sector amb el nucli urbà, travessant el Parc de Vallparadís.

Els vials de l'entorn del sector presenten voreres molt amples que permeten inclús un carril bici que connecti amb el parc.

7. Mobilitat en bicicleta

El Pla Director de Bicicletes (PDB) de Terrassa defineix una xarxa per a tota la ciutat amb pendents màxims del 5%. Per a l'avinguda Santa Eulàlia es concreta un tram de carril bici sobre vorera.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi preveu que es generin 480 desplaçaments en transport públic en dia feiner, que en l'hora punta representen 55 nous viatgers. Amb les 8 expedicions que hi ha en l'hora punta més properes al sector, aquests nous viatgers impliquen un augment de l'ocupació de 14 persones/expedició. La capacitat dels vehicles del servei urbà és de 70 places. Segons l'estudi, amb inspeccions visuals, s'ha detectat que l'ocupació dels autobusos no supera en cap cas el 40% de la capacitat. Per tant es conclou que el servei actual pot assumir la demanda futura.

Quant als desplaçaments en vehicle privat, l'estudi determina que es generaran uns 2.800 veh/dia feiner, 1.400 per sentit. D'aquests, 335 seran motocicletes/dia feiner i

2.456 turismes/dia feiner. L'estudi mostra la distribució horària de les arribades i sortides en dia feiner, i es determina que en l'hora punta es generaran 240 entrades i 180 sortides. Es conclou que aquest nou trànsit no afectarà de forma significativa la xarxa viària.

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,

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
oficines (terciari)		26.785,00	268	588	112
TOTAL	19.557,00	26.785,00	268	588	112

Cal reservar espai per a **aparcament de bicicletes** fora de la via pública per a usos terciaris. En concret, cal reservar en total **268 places per a bicicletes** (1 plaça d'aparcament per cada 100m² de sostre). L'estudi de mobilitat proposa que 240 places se situïn a l'interior de l'aparcament, mentre que a la via pública es col·loquin dos punts amb 20 places cada un (10 forquilles), a l'avinguda Santa Eulàlia.

Respecte les places destinades a **aparcament de turismes**, el POUM de Terrassa preveu l'obligatorietat de dotar d'1 plaça/100m² d'ús industrial o equipament i 1 plaça/50m² per usos d'oficines. Aquestes ràtios impliquen la creació de 536 places d'aparcament per a turismes.

L'estudi proposa habilitar un aparcament amb capacitat per a 550 – 600 places. De l'anàlisi de la demanda d'aparcament es conclou que són necessàries 588 places per a turismes i 112 per a motocicletes. Per altra banda, a menys de 300m del sector hi ha un aparcament amb capacitat per a 120 turismes.

Quant a càrrega i descàrrega es reserven 2 espais al carrer Roger de Llúria (cal reservar 1 plaça de 3mx8m per cada 2000m² de sostre d'ús d'oficines). Des de la redacció del present informe s'apunta que els espais hauran de ser prou generosos, ja que el Decret, segons el sostre projectat, indica que cal reservar 13 places de 3mx8m.

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 aporta les dades d'IMD, consum de carburant i factors d'emissió CORINAIR 1990, diferenciant per tipus de vehicle i de carburant. S'obtenen els següents valors:

- El consum total de la mobilitat generada per aquest sector serà de 2.557 l/dia (un total de 24.749 km/dia)
- Les emissions a l'atmosfera seran de 5.609 kg CO2/dia i 69 kg/dia d'altres gasos contaminants

Per últim l'estudi introdueix una reflexió sobre l'eficiència dels mitjans motoritzats col·lectius i individuals.

11. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no planteja cap modificació sobre el servei existent, encara que proposa que el promotor es faci càrrec del cost de millorar la parada Badalona (instal·lant-hi un marquesina, adequant els panells informatius, etc)

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi concreta que el promotor es farà càrrec de la urbanització de l'àmbit d'estudi, de la senyalització horitzontal i vertical i de l'espai destinat a aparcament especificat en l'estudi.

Xarxa de vianants

L'estudi planteja crear àrees de descans (bancs) cada 50-80m, sobretot a la vorera d'avinguda Santa Eulàlia, així com millorar la il·luminació dels itineraris per a vianants.

Les voreres de l'àmbit d'estudi disposen d'amplades de 2,9m, i els creuaments disposen de guals per a vianants.

Xarxa de carrils bicicleta

Es construirà el tram de carril bici sobre vorera a l'avinguda Santa Eulàlia, per tal que connecti amb la resta de xarxa ciclable planificada a la ciutat. L'amplada prevista és de 2,5m per a tots dos sentits, i el pendent no supera el 5% en cap tram.

12. Proposta de finançament

No es fa cap proposta de finançament específic per al transport públic, donat que no es proposen actuacions.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del Pla de Millora Urbana de Remodelació del SEU095 Av. Santa Eulàlia de Terrassa conté 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**.

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.

Barcelona, 5 de febrer de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic