

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del POUM per aparcament de vehicles pesants a la Mancomunitat

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament de Terrassa
Redactor de l'EAMG: Intra

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 per la *Modificació puntual del POUM per aparcament de vehicles pesants a la Mancomunitat*.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Terrassa promou la Modificació puntual del POUM per tal de crear i gestionar un espai habilitat per a les activitats logístiques i d'estacionament de vehicles pesants, per tal de donar cabuda a la gran demanda d'aparcament d'aquest tipus de vehicles.

El maig de 2007 es va presentar el document "*Projecte Aparcament Vehicles pesants a Terrassa: Mancomunitat*", elaborat per conjuntament per la CECOT i la Cambra de Comerç de Terrassa en el qual es feia un estudi exhaustiu de la necessitat del municipi de disposar d'espais habilitats per a les activitats logístiques i d'estacionament de vehicles pesants.

En data 4 de maig de 2009 l'ATM va emetre informe favorable a l'EAMG presentat per l'ajuntament de Terrassa tot i que establia unes condicions a desenvolupar en els projectes constructius o les mesures de gestió que correspongui.

En data 19 de juny de 2009 l'Ajuntament de Terrassa ha tramés un nou exemplar de l'EAMG que incorpora les condicions posades per l'ATM i que es passa informar.

Pel que fa a tots els aspectes de l'EAMG que romanen igual es manté el mateix contingut original de l'informe emès per l'ATM.

L'àmbit de la modificació, de 38.651 m² de superfície, es divideix en dos subàmbits, que limiten a l'est amb els camps del Real Club de Golf El Prat i amb una carretera que es va construir per dotar d'accessos l'aparcament, al sud amb el Mercat Mercavallès, a l'oest amb els serveis tècnics del Consell Comarcal i al nord amb un terreny agrícola de secà.

La superfície destinada a l'aparcament és aproximadament de 25.700 m², unes 212 places per a vehicles pesants.

Segons el cens de vehicles pesants de l'any 2007 a Terrassa, hi ha un total de 750 camions. Actualment a la ciutat ja hi ha 3 aparcaments de vehicles pesants, amb una capacitat total de 240 vehicles.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació puntual del POUM per aparcament de vehicles pesants a la Mancomunitat, a Terrassa, 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 25.700 m² de sòl destinat a aparcament de camions, amb una capacitat per a 212 vehicles pesants

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

L'estudi de mobilitat de la modificació de POUM estima que el sector generarà un total de **1.160 desplaçaments/dia feiner, 580 per sentit**.

La taula següent mostra la mobilitat generada segons les ràtios que indica el Decret i l'Estudi de mobilitat (darrera columna):

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
equipaments	25.700,00		5.140	1.160
TOTAL	38.651,11	0,00	5.140	1.160

La ràtio aplicada segons el Decret correspon a un equipament genèric. Donades les peculiaritats de l'aparcament de vehicles pesants des de la redacció del present informe es troba adequada la metodologia de càlcul de viatges generats que emprà l'estudi de mobilitat, en base a la capacitat i rotació previstes. En concret cada conductor pot entrar i sortir del recinte diverses vegades (amb el vehicle propi, que pot ser un turisme, i amb el vehicle pesant).

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aporta les dades de mobilitat de la ciutat de l'any 2001 (en base a l'EMO), però conclou que els nous desplaçaments tindran un repartiment modal molt específic, i que es distribuïran en els següents modes:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	0,0%	5,0%	95,0%
Viatges / dia feiner	0	58	1.102

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària principal (N-150, l'eix de connexió entre aquesta i la C-58 i l'avinguda de la Pau). En segon nivell destaca l'accés a l'aparcament per dos vials de servei que parteixen de la N-150, amb 1+1 cada un. S'aporten dades d'IMD de la xarxa viària principal.

L'estudi especifica quins seran els itineraris d'accés a l'aparcament i les modificacions que s'hi preveuen com a conseqüència de l'aparcament (com per exemple convertir una intersecció en T en una rotonda). Els dos punts més crítics seran les dues rotondes d'accés a l'aparcament. En aquest sentit, l'estudi aporta dades de comptatges manuals dels anys 2005 i 2007. En l'hora punta s'enregistraven uns 1.860 veh/h (14-15h), dels quals un 3% corresponen a trànsit pesant.

5. Xarxa de transport públic

Es descriu l'oferta actual de transport públic a l'àmbit d'estudi:

- Autobús interurbà (2 línies):
 - Línia C1: Castellar del Vallès – Sabadell – Terrassa. Té un interval de pas de 60 minuts entre les 6 i les 21h
 - Línia C2: Martorell – Terrassa – Sabadell. Disposa de 3+3 expedicions/dia entre les 7 i les 17:30 sentit Terrassa i entre les 8 i les 19h sentit Sabadell.
- Bus urbà de Sabadell: línia 4 Castellarnau – el Poblenou, cada 30 minuts entre les 5 i les 23h.

L'estudi mostra l'esquema de recorregut i la localització de parades de les línies d'autobús. També s'aporten fotografies de l'estat actual de les parades.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que les condicions existents per als desplaçaments a peu són molt deficientes, ja que només hi ha voreres al vial d'accés des de la N-150, i aquestes són molt estretes.

En la part restant només hi ha vorals i sovint ocupats per vehicles estacionats, que provoquen que el vianant hagi de circular per la calçada.

El projecte constructiu de l'aparcament preveu disposar al llarg del perímetre interior de la parcel·la un voral per a vianants d'amplada variable.

Quant a la bicicleta, tot i que hi ha una xarxa ciclable propera a l'àmbit, aquest es troba aïllat respecte d'aquesta, tot i que segons l'estudi hi ha una xarxa de camins que es podria utilitzar de connexió amb la xarxa ciclable de Sabadell. El Pla Director de la Bici, Xarxa del Vallès Occidental, queda lluny de l'àmbit.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi aporta dades respecte de la distribució horària i territorial de la mobilitat, i es conclou que l'hora punta de l'aparcament serà entre les 8 i les 9h, quan sortiran 80 camions.

Es realitza una simulació de trànsit que també té en compte nous usos planificats a les proximitats del futur aparcament, com una nova comissaria dels Mossos d'Esquadra. A la situació simulada la N-150 assoleix un nivell de càrrega proper a la saturació, però l'aparcament en estudi té poc moviment durant aquest període per tant l'estudi conclou que el grau de saturació pràcticament no es veu afectat pel funcionament de l'aparcament.

A la resta de vies els nivells de servei són bons.

Quant al transport públic, l'estudi estima que s'hi desplacin unes 15 persones, que poden utilitzar les expedicions existents. Quant al recorregut entre la parada i l'aparcament, l'estudi destaca l'estat deficient de l'itinerari.

8. 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 només en cas dels usos residencials.

En tractar-se d'un aparcament, l'estudi no realitza una proposta de reserva d'aparcament.

L'estudi habilita 10 places d'aparcament de bicicletes (5 barres U invertides) i pren el compromís d'ampliar-les si fos el cas.

9. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi afirma que l'oferta actual podrà absorbir la demanda futura, per tant no proposa cap mesura correctora sobre l'oferta de transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que l'impacte de l'aparcament de vehicles pesants tindrà poca rellevància en comparació al trànsit actual de la N-150, per tant no es proposa cap mesura correctora.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta que al llarg del perímetre interior de la parcel·la es disposarà d'una vorera de 1,5m.

S'especifica que aquesta xarxa interior haurà de tenir continuïtat en la vorera exterior del sector, per permetre els desplaçaments a peu fins a les parades d'autobús, situades a la rotonda de la N-150.

L'estudi proposa que s'incloguin dins del planejament del sector la construcció de la vorera al llarg del vial de la Mancomunitat, fins a enllaçar amb la vorera existent al carrer de connexió amb la N-150. També caldrà disposar d'un pas de vianants.

Quant a la resta de voreres en el tram de la N-150 d'accés a la parada d'autobús, l'estudi proposa que aprofitant les obres existents l'administració inclogui en el planejament la creació de voreres i d'un pas de vianants que doni accés a la parada sentit Sabadell.

Xarxa de carrils bicicleta

L'estudi no realitza cap proposta sobre la xarxa ciclable, tot i que afirma que hi ha una xarxa de camins que connecta amb la xarxa urbana de Sabadell, no així amb la de Terrassa.

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 aquesta informació.

11. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora els indicadors de gènere que exigeix el Decret.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del POUM per aparcament de vehicles pesants a la Mancomunitat*, a Terrassa, conté bona part dels elements necessaris per 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

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, 30 de juny de 2009

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc García i López
Director tècnic