

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de Remodelació Av. Barcelona 3

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Novallar Santjoan SA
Redactor 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 pel *Pla de Millora Urbana de Remodelació Av. Barcelona 3*, a Terrassa

1. Antecedents

Novallar Sant Joan SA promou el Pla de Millora Urbana (PMU) amb l'objectiu de remodelar una illa residencial creant 60 habitatges amb sostre comercial als baixos i un edifici d'apartaments tutelats.

L'àmbit d'actuació es localitza a la zona est del nucli urbà de Terrassa, en l'illa delimitada per l'avinguda Barcelona, el carrer Mare de Déu de la Llum, el carrer Pau Marsal i el carrer Marinel·lo Bosch, a l'entorn de la plaça dels Països Catalans.

El PMU va ser aprovat inicialment per la Junta de Govern Local en sessió de data 22 de maig de 2009.

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 avinguda Barcelona*, 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 4.778 m² de sostre destinat a usos residencials (60 habitatges)
- Es destina sostre a equipaments comunitaris, que contempnen la creació de 20 apartaments tutelats

- Els baixos dels edificis residencials contempnen un sostre comercial total de 1.194 m²

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

L'estudi de mobilitat del *Pla de Millora Urbana de Remodelació avinguda Barcelona 3* estima que es generaran un total de **1.200 desplaçaments/dissabte, 600 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)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		4.778,00	80	560	478	560
comercial		1.194,00			597	597
TOTAL		5.972,00	80	560	1.075	1.157

L'estudi assimila la mobilitat generada pels 20 apartaments tutelats a la mobilitat generada pels habitatges, per tant la taula mostra conjuntament els 60+20 habitatges, que generaran uns 560 viatges/dia.

Quant als usos comercials als baixos dels edificis, aplicant les ràtios del Decret l'estudi estima que es generaran 600 viatges/dia.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal en dia feiner, en base a una Enquesta de mobilitat dels residents de Terrassa (2005), i l'aplica a la mobilitat generada, diferenciant un repartiment per a cada ús, per tal de determinar el nombre global de desplaçaments en cada mode.

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	37,6%	11,5%	50,9%
Viatges / dia feiner	435	133	589

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi especifica la xarxa viària principal: avinguda Barcelona – Gran Via de les Corts Catalanes i carretera de Montcada. En el marc de l'estudi s'ha realitzat un aforament a l'altura de la Plaça dels Països Catalans, que determina que la IMD de tots dos sentits de l'avinguda Barcelona és de 18.640 veh./dia.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús urbà: 3 línies de bus urbà (1, 8 i 9) que travessen l'àmbit d'estudi i altres 3 (3, 7 i 10) que tenen parades a carrers propers
- Autobús interurbà: línia entre Sabadell i Terrassa (La Vallesana), amb una expedició cada 30 minuts en l'hora punta i 60 minuts la resta del dia.
- Renfe i FGC: les estacions es troben allunyades del sector

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús. També es concreten els horaris i freqüències.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi afirma que les condicions existents per als desplaçaments a peu i en bicicleta presenten mancances importants. A l'avinguda Barcelona les voreres disposen d'amplades superiors a 3m, mentre que la resta de voreres són inferiors a 3m.

L'estudi no concreta més detalls de l'estat actual dels itineraris a peu i en bicicleta.

La demanda de vianants a l'avinguda Barcelona és de 2.500 vianants/dia.

7. Incidència de la mobilitat generada

L'estudi determina que l'abast reduït del planejament implica una escassa incidència en la mobilitat de l'entorn.

El nombre de vehicles previst, considerant una ocupació mitjana de 1,22 persona/vehicle, és de 480 turismes. La mobilitat en vehicle privat suposa un 2,6% sobre el trànsit de l'avinguda Barcelona.

Quant al transport públic, l'estudi preveu 133 nous viatges en autobús, el que es tradueix en 0,6 viatgers/expedició, per tant es conclou clarament assumible.

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.

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		4.778,00	80	160	80	40
comercial		1.194,00		12	14	
TOTAL		5.972,00	80	172	94	40

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios del Decret quant a aparcament per a bicicletes per als 60 habitatges previstos, tanmateix no computa els 20 apartaments tutelats, i ho justifica en base als usuaris d'aquests apartaments (gent gran). Des de la redacció del present informe es considera necessari garantir l'espai dins els edificis per a les 120 bicicletes dels habitatges, però que també cal oferir places en superfície (via pública) per als visitants i altres d'aquests apartaments tutelats i dels comerços. En concret, tenint també en compte els usos comercials previstos, es proposa que en superfície s'habilitin unes 50 places (25 barres), distribuïdes pels diferents accessos als edificis i comerços.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, l'estudi mostra les ràtios que proposa el Decret per a places de turismes i motocicletes. Des de la redacció del present informe es desconeix si l'estudi equipara els 20 apartaments tutelats a les necessitats d'aparcament per part dels habitatges. En tot cas, la reserva mínima dels habitatges haurà de ser de 60 places per a turismes i 30 per a motocicleta.

9. 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.

Per altra banda, l'estudi sí té 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 o 2.000 destinat a oficines (el sector objecte d'estudi compta amb 1.194 m² de sostre destinat a activitats terciàries). Per tant, l'estudi proposa habilitar dues places de C/D en calçada, per tal de satisfer les necessitats dels comerços.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que l'oferta actual és més que suficient per tal de donar una bona cobertura al sector, també en la intermodalitat amb els sistemes ferroviaris. Les parades actuals se situen a menys de 200m del sector.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi afirma que l'entroncament entre l'avinguda Barcelona i la carretera de Montcada (Pl. Països Catalans) es veurà modificat per una reforma urbanística, el que permetrà augmentar la capacitat d'aquestes dues vies i la fluïdesa del trànsit.

Com a actuació específica en el sector, l'estudi concreta que la cruïlla dels carrers Marinel·lo Bosch i Pau Marsal serà elevada, i que la proposta d'urbanització implica disminuir l'espai de calçada de l'avinguda Barcelona. Aquestes dues mesures esdevenen pacificadoras del trànsit.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta que l'actuació eixamplarà les voreres de l'avinguda Barcelona: en un costat fins a 5,6m i en l'altre es crearà un passeig de 13m. Les amplades dels altres vials perimetrals (Mare de Déu de la Llum i Pau Marsal) també s'ampliaran a més de 4m, el que permetrà la implantació d'arbrat. La vorera del perímetre del sector que quedarà més reduïda és la de Marinel·lo Bosch, amb 2,60m.

Tal i com preveu el Pla de Mobilitat de la ciutat, la Pl. dels Països Catalans està pendent de reurbanitzar. La reordenació d'aquest espai implicarà la constitució d'un itinerari potent de vianants.

Xarxa de bicicleta

L'estudi proposa completar un dels eixos de bicicletes previstos al Pla de Mobilitat, que va per un vial de serveis de l'avinguda Barcelona. No es concreten les característiques d'aquest itinerari.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no mostra cap indicador que posi de manifest la relació diferenciada entre mobilitat i gènere.

12. 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 caracteritza les emissions dels vehicles a partir de les dades d'IMD i aplicant factors d'emissió de l'AMBIMOB-U per km recorregut.

Es mostren els resultats per tipus de combustible, s'estima emetre 1,91 tones/any d'òxids de nitrogen i 0,15 tones/any de partícules inferiors a 10 micres, consumint 162 teps/any i emetent 486 tones/any de diòxid de carboni.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

Donat que no es proposa cap actuació sobre la xarxa de transport públic en conseqüència no es realitza una proposta de finançament.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada *Pla de Millora Urbana de Remodelació avinguda Barcelona 3*, 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**

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, 6 de juliol de 2009

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat