

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del POUM al carrer de Venus

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

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 al carrer de Venus*, a Terrassa.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Terrassa promou la Modificació Puntual del POUM amb l'objectiu de definir el nou àmbit de millora urbana, per tal de recuperar i adequar la Masia de Can Parellada i el seu voltant com a equipament, i contribuir a l'execució del nou eix de comunicació nord – sud connectant el carrer Venus a l'avinguda del Vallès.

L'àmbit d'actuació es localitza al sud del polígon industrial de Can Parellada, a les parcel·les situades en les illes entre els carrers Venus, Neptú i l'avinguda del Vallès. Ocupa un total de 97.326 m². Amb la modificació del POUM es divideix el sector en dos subàmbits, el 'nou pla de millora' (subàmbit 1, de 60.239 m²) i 'Interfrisa' (subàmbit 2, de 37.088 m²). La modificació de POUM contempla només el desenvolupament del subàmbit 1, per tant a efectes de càlcul de la mobilitat només es tindrà en compte aquest 'nou pla de millora'.

El Pla de Millora Urbana de remodelació del carrer Venus (del qual es modifica una part de l'àmbit) va ser aprovat definitivament al febrer de 2007.

El municipi de Terrassa compta amb 213.697 habitants.

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 al carrer de Venus*, 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 29.544 m² de sostre destinat a usos comercials
- Es destina sostre a equipaments comunitaris, amb un sostre de 6.928 m²
- Es creen nous usos industrials amb un sostre de 7.608 m²

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

L'estudi de mobilitat de la *Modificació Puntual del POUM al carrer de Venus* estima que es generaran un total de **16.500 desplaçaments/dissabte, 8.250 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)
comercial	29.544,07	29.544,07	14.772	14.772
industrial	7.607,68	7.607,68	380	380
equipaments	6.927,79	6.927,79	1.386	1.386
Vialitat	16.125,49			
TOTAL	60.239,00	44.079,54	16.538	16.538

L'estudi utilitza les ràtios que proposa el Decret 344/2006. Per als usos comercials estima una mobilitat de 14.800 viatges/dia, per a l'equipament de 1.400 viatges/dia i per als usos industrials la mobilitat prevista s'aproxima als 400 viatges/dia.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que els divendres i els dissabtes es pot esperar una mobilitat superior dels usos comercials: l'experiència constata que la ràtio que proposa el Decret és insuficient per a modelitzar correctament la mobilitat generada per grans centres comercials en dia punta, en general divendres i dissabtes. Durant aquests dies, la ràtio s'arriba a duplicar i triplicar.

Es recomana a l'ajuntament de Terrassa que faci una anàlisi de sensibilitat de l'impacte de la mobilitat en dia i hora punta en el cas de què les implantacions comercials fora previsible puguin ser de gran atracció comercial de manera que es garanteixi unes xarxes que puguin absorbir-la sense que es creïn episodis de congestió importants. Les interseccions i la capacitat de la xarxa de transport públic solen ser els aspectes que cal analitzar amb més detall.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal en dia feiner, en base a l'EMO 2001 i 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. Es mostren dues alternatives de repartiment modal, en el primer cas seguint la tendència actual i en el segon considerant una mobilitat més sostenible. Aplicant aquest segon cas, resulta:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	5,0%	30,0%	65,0%
Viatges / dia feiner	827	4.961	10.750

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi especifica la xarxa viària principal segons el Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa. De les vies d'accés al municipi la que afecta més directament al sector és la BP-1503 que, juntament amb la Riera de les Arenes, conforma una ronda que distribueix el trànsit del polígon industrial Can Parellada per l'exterior, i que connecten amb el centre urbà de Terrassa i les vies interurbanes (C-16, C-58 i AP-7).

L'avinguda del Vallès és una de les rondes de Terrassa, que dóna accés tant al centre de la població com als accessos a les vies interurbanes (C-16 i C-58, principalment). El carrer Venus és una via estructurant del polígon industrial Can Parellada, que dóna accés a la BP-1503.

Es mostren dades de demanda de la C-58, la C-16 i la BP-1503 (21.000 veh./dia), dels anys 2006 i 2007.

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 (15, 4 i 10) que cobreixen el sector
- Autobús interurbà: es concreta l'operador però no els serveis.
- 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 urbà. També es concreten els horaris en dia feiner. No es concreta l'oferta de transport públic els dissabtes.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi no concreta detalls de l'estat actual dels itineraris a peu i en bicicleta. **Es recomana a l'ajuntament de Terrassa que incorpori aquesta informació** en els propers documents, doncs permet ajustar molt millor l'encaix de les xarxes.

7. Incidència de la mobilitat generada

Per tal de valorar la incidència de la mobilitat generada en vehicle privat, l'estudi analitza la situació de les interseccions que es poden veure més afectades: el nou vial resultant de l'ordenació amb l'avinguda del Vallès i el nou vial amb l'el·lipsoide prevista al carrer Venus. Es creen dues noves rotondes al carrer Venus, un nou pont sobre la Riera i una nova regulació semafòrica del nou vial amb l'avinguda del Vallès. En base a la demanda de mobilitat detallada en un altre estudi de mobilitat generada proper a l'àmbit d'estudi (del Pla especial de l'eix de la Riera de les Arenes). L'estudi no preveu

problemes de trànsit; d'altra banda, s'apunten mesures correctores per millorar la fluïdesa.

Quant al transport públic, l'estudi preveu 4.961 nous viatges en autobús. L'oferta de les 3 línies del servei urbà és de 198 expedicions / dia feiner, amb una capacitat per a 60 passatgers, i una ocupació actual de 30 a 40 passatgers per expedició. L'estudi conclou que es poden absorbir fins a 7.220 passatgers/dia, per tant la nova demanda es conclou assumible. No obstant això, es troba a faltar la realització del mateix exercici per als dissabtes i els festius comercials.

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 (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
comercial	29.544,07	29.544,07	295	727	
industrial	7.607,68	7.607,68	152	19	
equipaments	6.927,79	6.927,79	69		
Vialitat	16.125,49				
TOTAL	60.239,00	44.079,54	517	746	

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios del Decret quant a aparcament per a bicicletes per als diferents usos previstos, amb el que conclou que és necessari fer una reserva de 517 places per a bicicletes.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, l'estudi calcula la demanda d'aparcament segons les dues hipòtesis de repartiment modal, i conclou que caldrà fer una reserva d'entre 746 i 884 places per a turismes. No es concreta quina és l'oferta prevista finalment.

Respecte de l'aparcament destinat a motocicletes, l'estudi no preveu cap oferta. Des de la redacció del present informe es posa de manifest la importància de reservar places en calçada i en l'aparcament previst per a turismes, evitant en tot cas que les motocicletes aparquin sobre les voreres i altres espais per a vianants.

Es recomana a l'ajuntament de Terrassa que concreti el nombre d'aparcaments de turismes i motocicletes, aspecte que permet fer un càlcul de com poden afectar els accessos de l'aparcament a les vies en les hores punta.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

L'estudi concreta 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 també té en consideració la reserva d'un moll o d'un espai mínim de 3 x 8m de càrrega dins dels grans o mitjans establiments comercials (ampliables segons el sostre comercial: en el cas del sector objecte d'estudi corresponen 3 molls), així com també la reserva de places 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.

Donat que es tracta d'un centre comercial, la reserva de places s'haurà de fer a l'interior de la instal·lació (destinant 3 molls per a les operacions de càrrega i descàrrega).

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi concreta que la parada més propera al sector és la de la línia 15, a menys de 500 m del sector.

Les altres dues línies (4 i 10) tenen la parada a l'altra banda de la Riera, però es preveu que la línia 4 allargui el seu recorregut fins al sector, mitjançant el nou pont. Es contempla una regulació semafòrica que confereixi prioritat a l'autobús, si finalment les línies perllonguen el recorregut fins al sector.

L'estudi també proposa millorar la informació a les parades, incloent els horaris i correspondències dels FGC de l'estació de les Fonts (on enllaça la línia 15).

Xarxa bàsica per a vehicles

El nou vial resultant del planejament es connectarà amb l'avinguda del Vallès a l'est i amb el carrer Venus per l'oest. Es preveu que sigui de doble sentit.

L'estudi proposa que el nou pont sobre la riera connecti directament el carrer d'Itàlia amb el nou vial, simplificant la intersecció. Així es facilita també l'accés a l'autobús al sector sense haver de crear un carril reservat en sentit contrari a la marxa a la intersecció.

Els itineraris per a vehicles es mostren gràficament.

Xarxa de vianants

L'estudi concreta que l'actuació preveu que al nou vial les voreres no siguin inferiors a 2,5 m, un carril bici de 2,8 m i un carril de circulació de 3 m. El pendent previst és de 1,5%, en direcció de baixada cap a la Riera. El nou vial reparteix l'espai de la forma

següent: 30% per als vianants, 17% per al carril bici, 40% per al trànsit rodat i la resta per a mobiliari i altres.

S'esmenten els principals itineraris per a vianants, un d'ells connecta amb la parada d'autobús d'Orió. L'estudi proposa connectar l'itinerari de vianants des del nou vial amb la riba est de la riera de les Arenes, mitjançant l'Av. Vallès i el pont de nova creació sobre la Riera. Aquesta connexió permetrà arribar a peu a les parades de les línies 4 i 10.

Els itineraris per a vianants es mostren gràficament.

Xarxa de bicicleta

L'estudi proposa la creació de dos carrils bici, un per la banda est del carrer Venus i l'altre per la banda nord del vial de nova creació. Aquests carrils bici inicialment no tindran continuïtat, si bé el Pla de Mobilitat Urbana contempla que es connectin en un futur amb la resta de la ciutat.

Les amplades previstes per als carrils bici són de 2,8 m, però no es concreten les seves característiques. Els itineraris per a bicicletes es mostren gràficament.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no mostra cap indicador que posi de manifest la relació diferenciada entre mobilitat i gènere. **Es recomana a l'ajuntament de Terrassa que incorpori aquests indicadors.**

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 de IMD i aplicant factors d'emissió de l'AMBIMOB-U per km recorregut.

Es mostra el consum energètic, variable entre 4,2 i 5,6 tep/any segons l'escenari modal plantejat. S'estima que la nova mobilitat emetrà entre 16,8 i 12,8 tones/any de CO₂, entre 0,075 i 0,035 tones/any d'òxids de nitrogen i entre 0,023 i 0,018 tones/any de partícules inferiors a 10 micres. **Es recomana revisar l'ordre de magnitud dels resultats presentats.**

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació del POUM al carrer de Venus*, 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 a l'aprovació de l'instrument de planejament que es tramita.

No obstant es fan una sèrie de recomanacions a l'ajuntament de Terrassa relatives al desenvolupament d'aquest planejament, que es sol·licita es tinguin en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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 febrer de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic