

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora del subsector 1 de la Franja Nord

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 pel *Pla de Millora del subsector 1 de la Franja Nord*, a Terrassa.

1. Antecedents

L'Ajuntament de Terrassa promou el Pla de Millora amb l'objectiu de crear una nova peça edificada amb usos terciaris i de noves tecnologies que configuri la relació entre la ciutat, l'autovia orbital i el territori obert de les planes agrícoles i el parc natural. Les noves edificacions han de suposar una protecció visual i acústica entre l'autovia i el nucli urbà.

L'àmbit d'actuació, que ocupa un total de 134.276,80 m², es localitza al nord del centre urbà de Terrassa. Per la banda nord, el front genera façana a l'exterior i una vialitat de servei que recull els accessos a l'autovia. Per la banda sud, apareix una vialitat interior que relliga els diferents barris i sectors urbans amb un eix de vianants arbrat. Per la banda est el sector limita amb el gran Parc territorial dels torrents de la Grípia i de la Betzuca.

L'àmbit del Pla de Millora es desenvoluparà en dos subsectors. El document fa referència al subsector 1, que es desenvolupa amb el Pla de Millora, mentre que el subsector 2 es desenvoluparà quan el Ministeri de Foment aprovi l'estudi informatiu del nou enllaç a Can Petit.

La nova ordenació es distribueix al llarg de la franja nord, al subsector 1, amb 19 unitats d'edificació. Els volums proposats són de planta baixa + 5, amb l'entrada principal a les edificacions pel sud. Es manté el sistema viari actual.

El municipi de Terrassa compta amb 213.129 habitants (2011).

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora del subsector 1 de la Franja Nord*, 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 93.933,76 m² de sostre destinat a usos terciaris
- Es destina a equipaments comunitaris 35.781,05 m²
- Els espais lliures ocuparan 27.091,71 m²

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

L'estudi de mobilitat del *Pla de Millora del subsector 1 de la Franja Nord* estima que es generaran un total de **15.200 desplaçaments en dia feiner, 7.600 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)	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
oficines	33.569,20	93.993,76	14.099	14.099
equipaments	35.781,05		7.156	1.110
zona verda	27.091,71		1.355	0
vialitat				
TOTAL	134.276,80	93.993,76	22.610	15.209

L'estudi utilitza les ràtios que proposa el Decret 344/2006. No obstant això, a l'hora del càlcul de la mobilitat generada l'estudi pren superfícies inferiors a les indicades quant als equipaments i la zona verda, per tant la mobilitat generada i atreta resulta inferior. A l'apartat d'*Anàlisi de l'impacte de la mobilitat generada i propostes de millora*, l'estudi afirma que l'àmbit 2 del subsector 1, que incorpora 30.000 m² d'equipaments, no es preveu que es desenvolupi. És per això que, tot i que la superfície total d'equipaments sigui de 35.800 m², l'estudi utilitza com a sòl generador de mobilitat la xifra de 5.550 m².

Per als usos terciaris estima una mobilitat de 14.100 viatges/dia. Per als equipaments l'estudi estima uns 1.100 viatges diaris, mentre que per a la zona verda no s'estima cap generació de mobilitat.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest que cal justificar per què es preveu que aquests 30.000 m² d'equipaments no es desenvoluparan. Per a la zona verda, l'estudi afirma que no generarà mobilitat per si mateixa. Es troba a faltar la descripció de la tipologia de la zona verda, per tal d'arribar a aquesta conclusió.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal en dia feiner, en base a l'EMQ 2006 i a l'Enquesta de mobilitat dels residents de Terrassa (2006), i l'aplica a la mobilitat generada, diferenciant un repartiment per a cada ús i tipologia de desplaçament (urbà o interurbà), per tal de determinar el nombre global de desplaçaments en cada mode. La proposta resultant per a la nova mobilitat en el seu conjunt és la següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	20,0%	8,5%	71,5%
Viatges / dia feiner	3.049	1.293	10.867

4. Mobilitat en vehicle privat

La xarxa urbana principal d'accés al sector està formada per la carretera de Matadepera i l'avinguda del Vallès. La xarxa interurbana està formada per les autovies B-40 i C-58, sent la B-40 el vial d'accés més important dels desplaçaments interurbans, tot i que per ara no connecta amb Sabadell.

La carretera de Matadepera és la via que dona accés al sector, travessa l'àmbit i serveix de vial estructurant del sector orbital 40. L'avinguda del Vallès té funcions de ronda oest de la ciutat, tant en els desplaçaments urbans com interurbans. L'eix secundari més important és l'Av. Lacetània, un vial paral·lel al desenvolupament del sector de la franja nord.

L'estudi aporta dades de demanda del trànsit a l'entorn del sector. Destaca la carretera de Matadepera amb uns 12.300 veh./dia per sentit.

A l'entorn de la Franja Nord hi ha aparcament lliure en superfície. Durant els propers anys es té previst posar en marxa un nou aparcament P&R vinculat a la nova estació ferroviària.

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 (L5, L7 a l'est i L6 a l'est) que cobreixen el sector. Les parades es troben a uns 200 m en el cas de les L5 i L7 i a uns 350 en el cas de l'L6, i les línies connecten el sector amb les estacions ferroviàries. Les 3 línies tenen intervals de pas al voltant dels 20 minuts els dies feiners i de 35 minuts els caps de setmana. Quant a demanda, l'estudi estima que les parades més properes al sector tenen unes 770 pujades diàries.
- Autobús interurbà: només una de les línies té parada a prop del sector, la M8A/B/C (operada per TGO), que uneix l'estació d'autobusos de Terrassa amb Matadepera, amb una expedició horària els dies feiners.
- Renfe i FGC: les estacions es troben allunyades del sector, però una de les 3 noves estacions d'FGC ('Nacions Unides', que entrarà en servei durant

l'any 2013) es troba dins de l'àrea d'influència del sector est de la Franja Nord (a menys de 15 minuts a peu o de 5 en bicicleta).

L'estudi mostra l'esquema dels recorreguts i la localització de parades de les línies d'autobús urbà, interurbà i de la futura estació d'FGC Nacions Unides. També es concreten els horaris en dia feiner i cap de setmana.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca que el municipi té unes distàncies urbanes adequades per als desplaçaments a peu. La xarxa per a la mobilitat a peu al municipi és segura i contínua, amb 150 km, i connecta les diferents polaritats de Terrassa. L'estudi indica que tots els passos de vianants de la xarxa principal han d'estar degudament pintats, amb una il·luminació especial, i en cas que hi hagi més d'un carril, hi ha d'haver reforç amb senyalització vertical.

Quant a la mobilitat en bicicleta, el Pla Director de la Bicicleta de Terrassa planifica una xarxa ciclable de 145 km, principalment en zones 30.

Es troba a faltar la situació més concreta de la mobilitat a peu i en bicicleta a les proximitats al sector (les zones residencials i industrials existents).

7. Incidència de la mobilitat generada

Per tal de valorar la incidència de la mobilitat generada en vehicle privat, l'estudi analitza el nou trànsit generat en l'hora punta: 900 vehicles, considerant una ocupació mitjana d'1,2 persones/vehicle, i el desenvolupament total del sector.

L'estudi no analitza l'impacte del nou trànsit generat sobre la xarxa viària existent, en especial al que afecta a les cruïlles.

Quant al transport públic, tampoc es fa una relació entre oferta i demanda actual i futura, però la nova oferta ferroviària a les proximitats al sector fa preveure que no hi haurà problemes de capacitat.

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
oficines	33.569,20	93.993,76	940		
equipaments	35.781,05		358		
zona verda	27.091,71		271		
vialitat					
TOTAL	134.276,80	93.993,76	1.569	0	0

L'estudi de mobilitat aplica les ràtios del Decret quant a aparcament per a bicicletes per als diferents usos previstos, però per a l'ús d'equipaments torna a utilitzar una superfície inferior, de 5.550 m²:

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turismes	Total aparcaments motocicleta
oficines	33.569,20	93.993,76	940		
equipaments	35.781,05		55		
zona verda	27.091,71				
vialitat					
TOTAL	134.276,80	93.993,76	995	0	0

L'estudi recomana que els aparcaments per a bicicletes disposin de les màximes prestacions, disposin de fàcil accés des de la via pública, que estiguin coberts i que siguin tancats per als treballadors/es.

Quant a l'aparcament de vehicles motoritzats, l'estudi no aporta cap dada sobre les previsions en xarxa viària o aparcament fora de la via pública.

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.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Seguint els requeriments de l'article 6, caldrà fer la reserva de places a la xarxa viària per a efectuar les operacions de C/D, per cada 2.000 m² de sostre destinat a oficines. Per tant, caldrà fer una reserva de 16 places de 3m x 8m destinades a les operacions de distribució de mercaderies.

L'estudi no esmenta aquest requeriment.

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi considera que globalment el sector estarà ben cobert pel transport públic (gràcies a la nova estació d'FGC i a les línies urbanes 5 i 7, però concretament les illes 5 i 6 del sector quedaran allunyades del servei de transport públic. Per això l'estudi

proposa un servei de transport públic tipus llançadora que connecti l'estació d'FGC Nacions Unides amb el sector de la Franja Nord (recorregut de 3,85 km), i que estigui coordinat amb el servei d'FGC (interval de pas de 12 minuts, de 6 a 20 h).

Xarxa bàsica per a vehicles

Es preveu mantenir al màxim l'esquema viari actual, també respecte dels sentits dels carrers. L'estudi concreta que els dos escenaris previstos condicionaran la jerarquia viària. S'esmenten les actuacions viàries previstes per a cada un dels escenaris, evitant sempre el trànsit de pas per les zones residencials més immediates.

Els accessos al sector tindran lloc principalment pel vial nord, mentre que les sortides seran pel vial sud. L'estudi recomana que els edificis tinguin accessos viaris pels dos vials, per minimitzar el trànsit del sector (minimitzant els itineraris d'accés i sortida dels aparcaments).

Els itineraris per a vehicles es mostren gràficament.

Xarxa de vianants

L'estudi enumera recomanacions generals sobre els itineraris a peu: hauran de connectar amb els camins històrics naturals de la ciutat, caldrà garantir la connexió a peu fins a FGC al carrer Parlament, caldrà mantenir els passos de vianants elevats existents en l'actualitat en els vials que connecten amb la B-40 (connexió de la ciutat amb l'entorn rural), i disposar les edificacions de forma que no s'obstaculitzi la mobilitat a peu.

No es concreten les actuacions específiques de l'àmbit d'estudi, així com tampoc les característiques dels itineraris previstos dins d'el sector (amplades de voreres, pendents, arbrat, il·luminació, passos de vianants...)

Els itineraris per a vianants es mostren gràficament.

Xarxa de bicicleta

L'estudi concreta que el vial sud de la Franja Nord haurà de disposar d'un itinerari ciclable que permeti enllaçar amb tots els nous edificis i amb els sectors adjacents de Can Colomer i Can Petit. Aquest itinerari estarà enllaçat amb el carril bici bidireccional del carrer de l'Estatut, que comunicarà amb la nova estació d'FGC.

No es concreta la tipologia de l'itinerari ciclable (carril bici en calçada, en vorera, segregat, zona 30).

Els itineraris per a bicicletes existents i previstos es mostren gràficament.

Altres mesures de gestió

L'estudi proposa la incorporació en el sector de la figura del gestor de la mobilitat, per impulsar inicialment el Pla de Desplaçaments del Sector Orbital 40.

11. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi concreta les obligacions de finançament per part del promotor pel que fa al transport públic: creació d'un nou servei llaçadora de connexió entre FGC Nacions Unides i el sector Franja Nord.

El servei proposat té les característiques següents:

- 70 expedicions diàries (cada 12 minuts de 6 a 20h)
- 3,85 km / expedició
- Cost unitari del transport urbà de Terrassa (gener 2012): 4,19 €/km

Aplicant la fórmula de l'annex 4 del Decret resulta un cost anual, a finançar durant 10 anys, de 288.512 €/any.

Es troba a faltar la concreció de la localització de les noves parades i de la concreció del finançament d'aquestes, que també hauria d'assumir el promotor.

Segons la mobilitat generada per cada parcel·la, l'estudi podria fer un exercici per assignar a cada parcel·la la càrrega pressupostària vinculada al finançament de les millores previstes sobre la xarxa de transport públic.

12. Mobilitat i gènere

L'estudi indica que el repartiment modal és molt diferent si s'analitza segons el gènere: els homes són més usuaris del vehicle privat motoritzat mentre que les dones utilitzen més el transport públic i es desplacen més a peu.

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. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de Millora del subsector 1 de la Franja Nord*, 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 això s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- És necessari valorar l'impacte del nou trànsit generat sobre la xarxa viària existent.
- Caldrà fer les reserves de places per a la distribució urbana de mercaderies que resultin oportunes segons els usos terciaris previstos (veure article 6 del Decret)
- Es recomana descriure amb major detall les característiques previstes pel sector en relació a la mobilitat a peu i en bicicleta.
- Cal concretar la localització de les parades de transport públic i incloure una proposta del seu finançament.
- Cal aportar els càlculs sobre la incidència de la mobilitat en la contaminació atmosfèrica.

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.

Se sol·licita a l'Ajuntament de Terrassa que una vegada compti amb la informació relativa a les modificacions que es proposen en aquest apartat de conclusions envii una còpia a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 3 de maig de 2012

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic