

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Ullastrell

Municipi d'Ullastrell
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: Ajuntament d'Ullastrell
Redactor de l'EAMG: Gustavo Traverso
Lochmann

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 l'informe següent relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Ullastrell*.

1. Antecedents

El municipi d'Ullastrell, ubicat a la comarca del Vallès Occidental, a l'any 2009 comptava amb una població de 1.864 habitants distribuïts en un 90% al nucli i la resta en la urbanització Ca n'Amat i Can Cabassa. L'extensió total del terme municipal és de 7,3 km². Limita amb els municipis de Terrassa, Rubí, Viladecavalls, Castellbisbal i Abrera.

El *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal* d'Ullastrell inclou un total de 12 sectors: 2 sectors de Sòl Urbanitzable Delimitat (SUD), 1 Pla de Millora Urbana (PMU) i 9 Plans d'Actuació Urbanística (PAU).

Com es descriu a la memòria, aquests 12 sectors es poden considerar tres tipologies diferenciades:

- Àmbits de consolidació urbana (PAU del 1 al 7 i el PAU 9): en aquest grup es consideren aquells que estan inserits dins del teixit viari i no generen nova vialitat o perquè la vialitat plantejada no té rellevància a la mobilitat urbana.
- Àmbits d'expansió urbana (PMU1 i PAU8): s'agrupen en aquest conjunt els àmbits que s'afegeixen al teixit urbà consolidat, produint una vialitat que podrà millorar el conjunt de la mobilitat urbana.
- Àmbits de creixement aïllats (SUD 1 "Polígon industrial Dipistol" i SUD 2 "Can Corpell"): aquí s'agrupen tots els polígons que tenen una disposició aïllada amb relació al teixit viari local i que la seva integració o relació amb la vialitat existent requereix de la prolongació de la xarxa bàsica per donar bons nivells de cobertura.

A la taula Sectors del Pla es detalla l'abast del Pla.

2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Ullastrell* 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 POUM suposarà una nova mobilitat generada, conseqüència de:

Noves superfícies segons usos i àmbit				
residencial	comercial	industrial	equipaments	zona verda
m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre	m ² sostre (1m ² s/m ² sòl)	m ² sòl
38.794	1.112	76.050	32.076	138.475

Taula Sectors del Pla

Àmbit	Residencial (m ² de sostre)	Habitatges (nre.)	Comercial (m ² de sostre)	Industrial (m ² de sostre)	Equipament s* (m ² de sostre)	Espai verd (m ² de sòl)
PMU 1	3.130	25	0	0	0	2.690
PAU 1	696	6	0	0	0	0
PAU 2	2.771	25	0	0	386	757
PAU 3	4.460	40	0	0	0	1.529
PAU 4	1.596	13	0	0	0	398
PAU 5	4.750	29	0	0	3.791	5.277
PAU 6	1.043	6	0	0	0	1.370
PAU 7	11.833	137	1.112	0	7.596	2.644
PAU 8	1.993	24	0	0	0	254
PAU 9	6.522	21	0	0	1.894	836
SUD 1	0	0	0	10.707	4.054	8.098
SUD 2	0	0	0	65.343	14.356	114.621

*Per obtenir la superfície de sostre dels equipaments s'ha suposat un índex d'edificabilitat bruta de 1 m² de sostre per m² de sòl

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada pel POUM

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del POUM generarà, segons l'EAMG, **17.974 desplaçaments/dia**, considerant el desenvolupament dels usos descrits en l'apartat anterior.

L'Estudi aplica per al dimensionaments de la mobilitat generada en un dia feiner tipus les ràtios establertes pel Decret 344/2006 per a cadascun dels usos.

La taula següent mostra la **nova mobilitat** generada en dia feiner tipus. L'equip de redacció del present informe ha detectat desajustos en els viatges generats pels usos comercials, industrials i zona verda derivats de l'incorrecte aplicació de les ràtios

establertes pel Decret 344/2006 per aquests usos. **Cal recalcular els viatges generats considerant les ràtios establertes.**

Usos	Àrea (m²)	Sostre edificable (m²)	Nre. Habitatges	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		38.794,00	326	2.282	3.879	3.879
comercial		1.112,00			556	11
industrial		76.050,00			3.803	760
equipaments		32.076,00			6.415	6.415
zona verda	138.475,00				6.924	6.909
TOTAL	138.475,00	148.032,00	326	2.282	21.577	17.974

L'Estudi exposa el repartiment modal que recull el PdM 2008 del Vallès Occidental i en l'EMQ 2006 dels residents a la comarca. Finalment proposa un repartiment modal basant-se en les dades del PdM, modificant-les segons les condicions locals d'Ullastrell (oferta de transport, topografia, distribució de població al territori i hàbits de mobilitat, etc.). D'aquesta manera redueix d'utilització del transport públic i incrementa l'ús del vehicle privat.

Pel càlcul del repartiment modal per l'horitzó d'estudi del POUM, l'estudi proposa una distribució modal de la mobilitat futura (horitzó 2026), corregint la distribució proposada com a actual tenint en compte que les propostes de consolidació permetran una continuïtat de les xarxes de vianants i bicicletes, de connexió entre nuclis, entre altres, que permetrà que els modes més sostenibles guanyin quota d'utilització.

El repartiment modal actual i previst per l'horitzó del POUM és el següent:

Repartiment modal proposat	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal actual	31,8%	2,5%	65,7%
% quota modal futur	35,0%	5,0%	60,0%

A partir del repartiment modal futur, l'estudi descriu la mobilitat originada a l'horitzó del POUM. Aquesta mobilitat inclou tant l'actual com la futura.

Mobilitat generada	A PEU - BICICLETA	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Actual i generada pel POUM	10.835	1.548	18.574
Generada pel POUM	6.291	899	10.784

També realitza la distribució geogràfica dels desplaçaments segons siguin atrets o generats per a cada nucli del municipi:

Àmbit	Generació	Atracció	Total	Viatges/dia
Nucli – Can Palet	67,82%	12,5%	80,3%	24.908
Ca n'Amat	15,00%		15,0%	4.653
Can Cabassa	1,00%		1,0%	310
Pol. Ind. Dipistol – Guardiola		1,2%	1,2%	372
Pol. Ind. Can Corpell		2,5%	2,5%	775

L'EAMG indica que la distribució espacial de la mobilitat futura segueix amb un lligam molt fort amb els municipis del voltant, principalment Terrassa, Sabadell i Martorell degut al baix grau d'autocontenció de l'economia local. Al voltant del 69% tindria origen al terme municipal i destí a altres municipis, la reducció proposada de 9 punts a la quota de mobilitat cap a fora es deu al possible creixement de la mobilitat personal amb motiu compres quotidianes a conseqüència dels nous desenvolupaments.

L'estudi també incorpora informació gràfica dels focus generadors i atractors de viatges.

Des de l'equip de redacció del present informe, s'accepta la hipòtesi de distribució modal i geogràfica. Per altra banda, s'ha detectat desajustos en la suma total de desplaçaments en els diferents repartiments (modal, geogràfic, etc.), de manera que es considera que **cal recalcular els viatges generats per a cada repartiment, considerant el mateix nombre de viatges, actualitzats, a més, segons les ràtios del Decret.**

4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'EAMG fa referència a les infraestructures viàries interurbanes d'accés al conjunt del municipi, indicant que tot i que estigui molt pròxima als principals corredors viaris regionals, el municipi no hi té una bona accessibilitat degut, sobretot, al baix nivell de servei de la xarxa viària comarcal.

En relació a les infraestructures previstes, l'EAMG fa referència que l'última infraestructura regional és l'autovia B-40, ronda del Vallès o Quart cinturó que servirà d'enllaç entre la C-16 i la A-2 i la AP-7, de la qual ja està en servei els trams Abrera – Olesa de Montserrat / Viladecavalls – Terrassa. Aquesta actuació està inclosa en el PITC i en el PTMB.

També descriu la xarxa viària interna jerarquizant-la i caracteritzant-ne les interseccions.

A mode resum presenta els principals diagnòstics de la xarxa de vehicle privat:

- Dependència casi exclusivament de la carretera BV-1203 com xarxa viària bàsica.
- Manca de connexions alternatives a les urbanitzacions. Problemes de seguretat per motius d'evacuació de persones.
- Manca de jerarquia viària.

d) Incompatibilitat en l'ús de l'espai viari. Doble sentit de circulació en carrers amb amplada reduïda.

e) Manca de jerarquia al disseny de les interseccions dels carrers amb la xarxa viària.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària externa i interna del municipi.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic al municipi correspon a la línia d'autobús M7 concessionada per l'empresa Transports Generals d'Olesa, que uneix el municipi amb l'estació de FGC i autobusos de Terrassa.

La línia ofereix 6 expedicions per sentit en dies laborables, de les 7.00 dels matí a les 20.00, i de 4 expedicions els diumenges i festius de 11.00 a 19.00.

El document detalla el recorregut i cobertura territorial de l'oferta de transport col·lectiu del municipi, i n'especifica els horaris detallats. També indica la baixa accessibilitat de les parades per a persones de mobilitat reduïda, així com dels itineraris d'accés a aquestes.

S'indica que un elevat nombre de residents a Ullastrell utilitzen el transport públic ferroviari, accedint en vehicle privat o en autobús a l'estació de FGC o de Renfe Rodalies de Terrassa.

En relació a les infraestructures previstes, l'EAMG fa referència a la proposta definida al Pla Territorial Metropolità de Barcelona, indicant que aquesta no millora l'accessibilitat al transport públic massiu de passatgers tenint en compte que la nova línia proposada, Martorell – Abrera – Viladecavalls – Terrassa, no preveu la localització d'estació al terme municipal d'Ullastrell.

L'estudi incorpora dades de demanda actuals de la línia de bus M7, indicant 2.000 viatgers/mes, i caracteritzada per a ser una línia principalment d'aportació de residents a Ullastrell fins a l'estació d'autobusos de Terrassa. Existeix un elevat percentatge de multimodalitat.

S'indica que degut a que la freqüència de les expedicions del bus M7 s'ajusten a la mobilitat obligada, deixa un ventall molt ampli de mobilitat sense servei de transport públic.

A mode resum presenta els principals diagnòstics de la xarxa de transport col·lectiu:

- a) Baixa cobertura a les urbanitzacions.
- b) Dificultats d'accessibilitat per a vianants a les diferents parades de autobusos.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta informació.

6. Mobilitat a peu

Segons l'EAMG, els principals itineraris per a vianants del municipi es concentren al nucli, format pel carrer de la Serra, on hi ha la major concentració d'activitats comercials, l'Ajuntament, l'escola i el CAP, de manera que és on es desenvolupen les activitats quotidianes del municipi, i la carretera BV-1203 entre el CEIP Serralavella i el Casal de Cultura i Recreatiu.

Degut a l'elevat desnivell orogràfic, la connexió entre aquests dos eixos principals de vianants es fa a través de tres passadissos, dels quals només un compleix amb els requeriments d'accessibilitat, pel què fa a amplada i pendents.

S'indica que l'amplada reduïda de les voreres i la manca de continuïtat dels itineraris, així com la falta de connexió entre urbanitzacions fa que la mobilitat a peu sigui baixa.

A mode resum es conclou:

- a) Inexistència d'una xarxa bàsica per a vianants i bicicletes ajustada a les necessitats de la mobilitat quotidiana local.
- b) Inadequació dels recorreguts d'accés de vianants a les parades d'autobusos.
- c) Dificultat d'accessibilitat pels vianants amb mobilitat reduïda a tot el municipi.
- d) Manca d'interrelació dels connexions regionals de senders i camins naturals a les xarxes de vianants i bicicletes local.
- e) Manca de connexions de nucli a les urbanitzacions amb recorreguts segurs.

S'adjunta documentació gràfica representant el carrer de la Serra i els passadissos de connexió amb la ctra. BV-1203.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 1.

Es recomana d'incorporar la representació gràfica de la jerarquització de la xarxa de vianants actual i caracteritzar els vials existents (amplades generals de voreres i de vials, passos de vianants, etc.).

7. Mobilitat a en bicicleta

L'Estudi indica que el municipi no disposa d'una xarxa bàsica de bicicletes, de manera que els usuaris d'aquest mode comparteixen l'espai viari amb els altres modes. També s'indica una escassa utilització d'aquest mode per a usos de mobilitat obligada.

Es fa esment de l'existència de dos itineraris de tipus turístic que discorren pel terme municipal (GR de la xarxa comarcal El Vallès Natura i la Ruta de Can Font o RL 21 d'àmbit local).

S'indica la manca de connexió entre aquests itineraris i el nucli i les urbanitzacions.

L'EAMG aporta documentació gràfica del recorregut dels dos itineraris de tipus turístic.

Des de l'equip redactor del present informe s'accepta la documentació aportada.

Recomanació 2.

Es recomana d'incorporar la descripció dels punts d'aparcament per a bicicletes del municipi.

8. Incidència de la mobilitat generada

L'Estudi indica que actualment es fan uns 4.300 viatges/dia, concentrats majoritàriament al nucli, de manera que tots aquests viatges s'absorbeixen per les carreteres BV-1202 i BV-1203, les quals tenen una IMD de 4.500 viatges/dia i 430 vehicles/hora punta.

S'indica que la capacitat d'aquesta via és de 850 vehicles/hora, de manera que actualment, la via està molt per sota de la seva capacitat.

L'equip de redacció del present informe **es troba a faltar dades de la capacitat d'absorció de la xarxa viària una vegada s'hagin desenvolupat els diversos sectors previstos, així com d'una valoració de la capacitat de les interaccions en els punts de connexió amb la xarxa principal.** Pel que fa al transport públic, l'EAMG indica que actualment la demanda és molt minsa, però **caldria justificar la capacitat d'absorció de la línia una vegada incorporada la mobilitat generada pel nou POUM.**

9. 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.

L'Estudi dimensiona la reserva de places d'aparcament per a bicicletes, per a turismes i motocicletes en base a les ràtios que indica el Decret.

Utilitzant els valors de l'annex 2 i 3 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		38.794,00	326	776	388	194
comercial		1.112,00		11		
industrial		76.050,00		761		
equipaments		32.076,00		321		
zona verda	138.475,00			1.385		
TOTAL	138.475,00	148.032,00	326	3.253	388	194

Segons els ratis del Decret 344/2006, la dotació total d'aparcaments per a bicicletes previstos és de 3.253 places, tot i que l'EAMG preveu 3.330 aparcaments per aquest mode. En relació a la dotació d'aparcament per a vehicles (turismes i motocicletes), l'EAMG aplica el valor màxim entre la dotació per habitatge i la dotació per unitat de

superfície que preveu el Decret 344/2006, donant com a resultat un total de 388 places d'aparcament per a turismes i 194 places per a motocicletes. Des de l'equip de redacció del present informe, es considera vàlida la demanda d'aparcament prevista en l'estudi.

Es valora positivament que l'EAMG prevegi reserves d'espais públic i privats per a l'aparcament, sobretot que prevegi una reserva mínima de places de garatge obligatòries segons diferents usos. Indicar però per a l'ús residencial cal complir amb els ratis establerts pel Decret 344/2006.

Així mateix, des de la redacció del present Informe, es considera adequat aquest dimensionament, si bé s'indica **que cal incloure punts de recàrrega elèctrica com a mínim al 2,5% de les places per a vehicles**, d'acord amb el que estableix el Reial Decret 1053/2014 Infraestructures per a la recàrrega de vehicles elèctrics.

Pel que fa a l'aparcament per a bicicletes associat als usos residencials, caldrà que aquestes reserves es localitzin a l'interior de parcel·la.

Recomanació 3.

En el cas de les motocicletes es recomana d'habilitar espais suficients en calçada per evitar en tot moment l'aparcament d'aquests vehicles sobre les voreres. Aquest criteri caldrà aplicar-lo en les diferents figures de planejament derivat del POUM.

10. Distribució urbana de mercaderies

L'estudi estableix com a dos dels objectius del POUM "L'organització d'un sistema de distribució de mercaderies sostenible", i "La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies". Tot i així, l'EAMG no esmenta cap requeriment o reserva viària per a la dotació de places de càrrega o descàrrega per els usos comercials o d'oficines tal i com estableix l'art. 6 del Decret 344/2006.

Es recorda que cal preveure la dotació de places de càrrega i descàrrega per els usos definits en el Decret, tot i que aquestes s'acabin definint i/o concretant en el moment del seu desenvolupament urbanístic a través de la definició de figures urbanístiques posteriors.

11. Indicadors de gènere

L'estudi incorpora indicadors de gènere actuals del municipi i que esmenta que la millora de les condicions de desplaçament aconseguides per el desenvolupament del POUM facilitaran els desplaçaments més sostenibles (més utilitzats per les dones).

12. Mesures correctores

L'Estudi recull com a punt de partida per a totes les mesures, els criteris generals de disseny de les xarxes que indica el Decret 344/2006, emplaçant als projectes executius que desenvolupin cada àmbit a complir-los.

Des de la redacció del present Informe, es considera positiu la informació que es presenta.

Xarxa transport públic

Pel que fa a la xarxa de transport públic, el POUM indica que la baixa densitat de població i la inexistència de vialitat alternativa fan inviable qualsevol modificació del recorregut actual (discorre per la ctra. BV-1302).

Tot i així, per tal de garantir l'oferta de transport públic en els futurs creixements, donar cobertura als serveis generals de transport públic i guanyar quota de mercat l'estudi proposa:

- Extensió del servei fins als polígons industrials de Guardiola (sòl urbà consolidat) i Dipistol (SUD1).
- Instal·lació de tres noves parades per millorar l'accessibilitat a Ca n'Amat, Turó de Ca la Carne i als polígons industrials esmentats.
- Reconfigurar el recorregut a la ciutat de Terrassa per garantir les connexions de la xarxa de ferrocarrils.
- Ampliar la franja horària del servei de transport públic.

L'EAMG indica que cal coordinar-se amb l'Autoritat Metropolitana del Transport per tal de garantir el bon funcionament d'aquesta xarxa. I que pel que fa a les parades i al disseny de la mobilitat dels recorreguts de l'ampliació de línia proposada, els projectes executius que ho desenvolupin hauran de considerar totes les recomanacions i determinacions establertes a l'art. 16 del Decret 344/2006.

S'indica les obligacions que han d'incorporar els diferents sectors, indicant el cost de contribució al finançament del sector SUD 1 (130.000€).

S'adjunta el càlcul de contribució al finançament calculat d'acord amb l'establert a l'annex 4 del Decret 344/2006 (calculada segons el preu unitari de l'any 2014).

L'estudi adjunta informació gràfica de les propostes amb incidència a dins del terme municipal d'Ullastrell.

Recomanació 4.

Es recomana grafiar i concretar la reconfiguració del recorregut per l'interior de Terrassa.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi indica que no es canvia l'esquema viari actual degut a que el creixement urbanístic previst és baix amb poca incidència a la xarxa viària, i que en nous desenvolupaments urbans, es realitzen amb el teixit viari intern autosuficient i amb una o dues connexions a la xarxa principal.

Tot i així, es proposa una configuració jeràrquica de la xarxa coherent amb la grandària dels nuclis urbans i s'identifiquen els nusos que han de permetre garantir un bon nivell de connexió a la resta de la xarxa de menor jerarquia i amb altres modes de mobilitat.

S'emplaça a que els projectes executius que desenvolupin els itineraris previstos, tinguin en compte les consideracions i determinacions que s'estableixen a l'art. 18 del Decret 344/2006, i que garanteixin la continuïtat dels recorreguts, sobretot en els punts de creuament conflictius identificats.

L'estudi adjunta informació gràfica de la xarxa viària actual i la jerarquització proposada indicant els punts de creuament conflictius.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera correcte la jerarquització proposada i es recorda que caldrà tot sector que requereixi de nova vialitat interna caldrà complir amb el què s'estableix l'art. 4 del Decret 344/2006.

Xarxa de vianants

L'Estudi fa referència a què l'espai per a vianants existent al nucli urbà compta amb moltes mancances d'accessibilitat. Aquestes mancances es relacionen principalment amb la insuficient amplada de les voreres i la continuïtat i connexió dels itineraris.

Les mesures proposades per millorar la mobilitat a peu al municipi són:

- Aprofitament de recorreguts naturals existents per a permetre la connexió entre nuclis i entre diferents parts dels nuclis que ara no en tenen.
- Ampliació de voreres existents fins a una amplada de 3 metres a vials o trams de vials existents o proposats.
- Definició de vials d'ús exclusiu i de prioritat per a vianants a tres eixos del municipi.

S'emplaça a que els projectes executius que desenvolupin les diferents actuacions tinguin en consideració les determinacions establertes a l'art. 15 del Decret 344/2006 i la llei d'accessibilitat. També hauran de garantir la continuïtat dels recorreguts, en espacial en els punts de creuament conflictius identificats.

Es fa un llistat de les obligacions que els diferents sectors han de complir a banda dels esmentats anteriorment (continuïtats d'itineraris, disseny viari, etc.)

L'estudi adjunta informació gràfica de part d'aquestes propostes.

Xarxa per a bicicletes

L'Estudi assenyala que actualment no hi ha xarxa d'itineraris per a bicicletes de manera que la mobilitat en bicicleta es fa en convivència bé amb el vehicle privat bé amb el vianant. Així mateix, s'indica en l'EAMG el baix ús de la mobilitat en bicicleta en els desplaçaments obligats (treball / estudis).

Les mesures proposades en el present estudi de mobilitat generada per facilitar la mobilitat en bicicleta són:

- Aprofitament de recorreguts naturals existents per a permetre la connexió entre nuclis i entre diferents parts dels nuclis que ara no en tenen.
- Connector urbà per a donar continuïtat als camins rurals o naturals mitjançant una plataforma segregada o vorera bici entre el PAU 3 i la Plaça Pedró.
- Vials de coexistència. Es proposa que tots els que vials que no pertanyen a la xarxa viària bàsica, es senyalitzi com una zona 30, de manera que es facin compatibles amb la utilització d'aquest mode de desplaçament.

L'estudi adjunta informació gràfica de les propostes.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi contempla la creació de 4 punts de parada, la prolongació de la línia per a donar cobertura al SUD1 i a la zona de Guardiola existent, i la modificació del recorregut de la línia actual per dins de Terrassa.

En relació a la instal·lació dels nous punt de parada l'EAMG no n'especifica el cost associat, i per tant aquest és un aspecte que cal incorporar en el càlcul del finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada. En relació a l'increment del recorregut, l'estudi fa el càlcul del dèficit del transport públic segons els criteris que fixa l'annex 4 del Decret 344/2006. No obstant això, en l'estudi no concreta la possible variació del recorregut per dins de Terrassa. Per altra banda, fa el càlcul considerant 6 expedicions diàries, però no considera ni concreta la possible ampliació de l'oferta actual (proposa un augment de les expedicions que proposa entre les 20.00 i les 7.00 hores).

Cal recalculer el dèficit d'exploració del transport públic considerant aquestes premisses.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla d'Ordenació Urbanística Municipal d'Ullastrell*, 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** 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 abans de la redacció del planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal recalculer els viatges generats considerant les ràtios establertes en Decret 344/2006.
- És necessari avaluar la incidència de la nova mobilitat generada sobre les xarxes de transport, cal determinar que amb la demanda de mobilitat actual i la generada amb el desenvolupament del POUM l'oferta prevista és suficient per absorbir la nova mobilitat generada.
- Cal incloure punts de recàrrega elèctrica per a vehicles, d'acord amb el Reial Decret 1053/2014. Aquest condicionant caldrà traslladar-lo a les diferents figures de planejament derivat.

- Cal revisar el càlcul del finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada.
- Es convenient que s'atenguin les recomanacions que es fan a l'informe sobre aspectes del EAMG.

D'acord amb el que prescriu l'article 22.2 del Decret, si els projectes no segueixen les determinacions de l'estudi, ho han de justificar.

Se sol·licita a l'Ajuntament d'Ullastrell 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, 20 de juliol de 2016

Lluís Alegre i Valls
Director tècnic