

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla Especial Ca n'Amat de la Muntanya

Municipi de Terrassa
Comarca del Vallès Occidental
Promotor: privat
Redactor de l'EAMG: TADEC

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 Especial Ca n'Amat de la Muntanya*, a Terrassa.

1. Antecedents

El Pla Especial es promou amb l'objectiu de determinar els usos i edificacions de l'entorn de la Masia Egara, situada en sòl no urbanitzable al nord-oest del nucli urbà (a 1km de Terrassa), en els terrenys anomenats Ca n'Amat de la Muntanya (en la direcció al parc de Sant Llorenç del Munt i Rellinars). La Masia es localitza concretament a l'alçada del pk 2,9, de la carretera B-122 de Terrassa a Rellinars.

La superfície total de Ca n'Amat de la Muntanya és de 22,50 ha. D'aquests, la Masia ocupa 1,92 ha, que són els que es preveu modificar. En l'actualitat la Masia té un ús residencial i de restauració (celebracions particulars).

El Pla Especial preveu consolidar i ampliar el sostre actual de la Masia, passant dels 4.218 m² a 6.601 m² de sostre.

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 Especial Ca n'Amat de la Muntanya*, 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 2.291 m² de sostre destinat a usos residencials
- Es destina a hostatgeria rural un total de 3.110 m² de sostre

- Els espais destinats a convencions i restauració ocuparan un sostre de 1.200 m²

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

L'estudi de mobilitat del *Pla Especial Ca n'Amat de la Muntanya* estima que es generaran un total de **1.500 desplaçaments en dia feiner, 750 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)
residencial		2.291,00	229	115
equip. hotelers		3.110,00	622	311
altres equipaments		1.200,00	240	1.080
TOTAL	19.200,00	6.601,00	1.091	1.506

En l'actualitat la mobilitat generada per la Masia en dies de major moviment (celebracions) és d'uns 200-300 visitants i treballadors/es, a més d'una altra vintena de treballadors/es permanents. La mobilitat generada, doncs, és d'uns 450-650 viatges/dia, traduït en uns 150-250 vehicles/dia (dies d'activitat plena).

L'ordenació plantejada pel Pla Especial fa preveure un augment d'aquesta mobilitat. L'estudi aplica tant les ràtios que proposa el Decret com d'altres específiques per a l'activitat prevista, i conclou que l'habitatge pot generar uns 100 viatges/dia, l'hostal rural uns 300 viatges/dia i els usos de restauració i convencions uns 1.100 viatges/dia.

L'estudi aporta dades sobre el repartiment modal actual: tota la mobilitat generada per la Masia es realitza mitjançant vehicle privat motoritzat. Per a la nova mobilitat l'estudi planteja la possibilitat d'una combinació multimodal (transport públic + peu/bici), ja que les parades de transport públic no es troben a una distància excessiva. Així, la proposta de repartiment modal resultant per a la nova mobilitat en el seu conjunt és la següent:

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	1,3%	1,3%	97,5%
Viatges / dia feiner	19	19	1.476

L'ús de convencions i restauració només contempla la modalitat de vehicle privat motoritzat (incloent taxi) per part dels visitants, tot i que l'estudi esmenta la possibilitat d'organitzar serveis de transport discrecional *ad hoc*.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'accés a la Masia Egara s'efectua mitjançant la carretera B-122 de Terrassa a Rellinars. La distància entre la Masia Egara i el nucli urbà consolidat (barri Poblenou)

és d'1,7km, tanmateix a només 1 km es troba el sector Can Colomer - torrent Mitger, actualment en fase d'urbanització.

Des de la carretera B-122 s'accedeix directament a la xarxa viària bàsica de Terrassa (eix carretera de Rellinars - avinguda Abat Marçet, per on s'accedeix a les estacions de bus i tren, i ronda de Ponent - avinguda Béjar - avinguda del Vallès, per on s'accedeix als barris de la ciutat i a les principals vies interurbanes).

D'altra banda, l'estudi destaca la xarxa de camins rurals propers a la Masia, i la construcció que s'està realitzant de les següents infraestructures viàries:

- tram autovia orbital B-40, entre l'avinguda del Vallès de Terrassa i la C-58,
- el sector de Can Colomer i Torrent Mitger, entra la B-40 i l'actual nucli antic consolidat de Terrassa.

L'estudi aporta dades de demanda de la carretera B-122: entre el sector i Terrassa es detecta una IMD d'uns 4.500 veh./dia, mentre que entre el sector i Rellinars la IMD disminueix a 1.100 veh./dia.

5. Xarxa de transport públic

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

- Autobús interurbà: línia Terrassa - Vacarisses - Rellinars - Castellbell i el Vilar (operada per TGO), que uneix l'estació d'autobusos i FGC de Terrassa amb la Masia de Ca n'Amat, amb dues expedicions diàries en cada sentit (matí i tarda), amb un temps de recorregut de 12 min.
- Autobús urbà: 2 línies de bus urbà (L5 i L11). L'L11 té una parada a 1,8km del sector (al barri Poblenou), mentre que l'L5 efectua parada a 2 km de la Masia. L'L11 circula cada 25 minuts els dies feiners, cada 40 els dissabtes i cada 80 els festius, mentre que l'L5 té un interval de pas de 15 minuts els dies feiners, 35 els dissabtes i 40 els diumenges. Ambdues línies comuniquen amb serveis ferroviaris.

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

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi destaca que les distàncies a recórrer entre la Masia Egara i les parades de transport públic fan que es pugui plantejar l'opció d'accedir-hi a peu o en bicicleta. La distància el nucli urbà de Terrassa és de 2km, tot i que s'està urbanitzant un nou sector a 1 km (on es preveu disposar d'un carril bici).

No obstant això, la via de connexió, la carretera B-122, té una amplada de 7m i no compta amb vorals.

L'estudi incideix en la xarxa de camins rurals a les proximitats de la Masia Egara, i proposa establir un itinerari alternatiu a la carretera per tal de garantir una connectivitat i seguretat suficients als modes no motoritzats.

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, considerant una ocupació variable entre 1,2 persones/vehicle per als usos residencials i 1,92 per a l'hostal i convencions.

L'estudi estima el repartiment territorial i temporal de la nova mobilitat (400 nous vehicles que accedeixen i es dispersen del sector). El nou trànsit generat representa un increment del 13% de la IMD entre la Masia Egara i Terrassa, valor que l'estudi considera totalment assumible tenint en compte els nivells de servei actuals (com a màxim s'assoliria un nivell de servei D, en el tram més carregat, entre Can Gonteres i Terrassa). L'estudi destaca que, a més, cal tenir en compte la compleció de la B-40, a l'alçada de la B-122, que provocarà una redistribució del trànsit.

Quant al transport públic, l'estudi estima que els nous viatges generats en transport públic no afectaran l'oferta actual.

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 turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		2.291,00	46	23	11
equip. hotelers		3.110,00	31		
altres equipaments		1.200,00	12		
TOTAL	19.200,00	6.601,00	89	23	11

L'estudi de mobilitat aplica unes ràtios diferents a les del Decret quant a aparcament per a bicicletes i vehicles motoritzats:

Usos	Àrea (m ²)	Sostre edificable (m ²)	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial		2.291,00	23	26	
equip. hotelers		3.110,00	62	65	
altres equipaments		1.200,00	12	246	
TOTAL	19.200,00	6.601,00	97	337	

Des de la redacció del present informe es 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 afirma que el Pla Especial contempla una reserva de 10.140 m² destinats a aparcament, amb el que es preveu una capacitat per a 338-405 places, oferta superior a la necessària analitzant tant les ràtios aplicables per superfície edificada, com calculant la demanda simultània de vehicles.

Des de la redacció del present informe es posa de manifest la importància de reservar places per a motocicletes 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. Mesures correctores

Xarxa de transport públic

L'estudi considera que si la línia de Rellinars - Terrassa tingués un augment de la freqüència, el sector sortiria beneficiat. No obstant això, les dimensions del Pla Especial no justifiquen una modificació d'horaris i/o recorreguts de la línia.

També s'esmenta la possibilitat de crear un nou servei circular Terrassa - C-58 - B-1251 - Vacarisses centre - Vacarisses El Cau - B-122 - Terrassa.

No obstant aquestes possibilitats, l'estudi considera més factible la implantació d'un sistema de transport col·lectiu discrecional des de les estacions de ferrocarril de Terrassa, amb uns 480 usuaris potencials els dies d'activitat de restauració i convencions. Els temps de recorregut previstos, segons l'estació d'origen, serien de 7, 9 i 12 minuts. L'estudi conclou que en aquest cas la direcció de les activitats de la Masia Egara haurà de desenvolupar i incorporar, dins dels seus serveis, diferents opcions d'accés en transport discrecional a la Masia. Així mateix, s'esmenta la possibilitat d'assolir acords amb l'Ajuntament de Terrassa per tal de promoure l'accés en transport públic.

Xarxa bàsica per a vehicles

En l'actualitat l'accés des de la B-122 a la Masia és un accés directe simple, sense tractament especial. L'estudi descriu les característiques de la via (visibilitat limitada en alguns moviments) i proposa crear un carril d'incorporació central per als vehicles que surten de la Masia cap a Terrassa. La proposta no incorpora el gir a l'esquerra provinent de Rellinars ja que es preveu una molt baixa demanda. En aquest segon cas

caldrà fer el canvi de sentit a la 'rotonda 2' (B-40/B-122), a 650m de l'accés (fent un recorregut extra d'1,6km).

Xarxa de vianants i bicicletes

L'estudi analitza les possibilitats de connexió amb Terrassa i les parades de transport públic, i les mostra gràficament. Les obres de l'autovia orbital B-40 faran modificar les condicions actuals.

Per als itineraris en modes no motoritzats, l'estudi proposa utilitzar un camí diferent a la B-122 fins al sector de Can Colomer (camí 'de la pujada de Ca n'Amat de la Muntanya, durant 1,2km), on la secció de la B-122 es pacifica i ja conté carril bici.

L'estudi concreta els diferents pendents dels trams proposats. En algun tram se supera el valor màxim desitjable del 6%, tot i que l'estudi considera acceptable donades les característiques de la zona (zona no urbanitzable i terreny accidentat).

Segons indica l'estudi, el camí es troba en bones condicions, sent apte tant per al vianant com per a la bicicleta. No obstant això, l'estudi destaca que caldrà adequar els darrers 200m més propers a la Masia, actualment en desús. També es proposa col·locar senyals d'informació i orientació en totes les bifurcacions.

10. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi conclou que, pel que fa al transport públic regular, no resulta cap sobrecost a finançar pel promotor. El sector assumirà els costos inherents a la pròpia urbanització de l'àmbit del Pla Especial, incloent la senyalització indicativa i orientativa dels itineraris per a vianants i bicicletes, que hauran d'indicar també la localització de les parades de transport públic.

11. Mobilitat i gènere

L'estudi no aporta indicadors de 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 no aporta aquestes dades.

13. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla Especial Ca n'Amat de la Muntanya*, 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, 27 de setembre de 2013

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic