

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada pel Pla de Millora Urbana de completament del teixit urbà del Roc Blanc PM-RBL001 a Terrassa

Municipi: Terrassa
Comarca: Vallès Occidental

Promotor: Privat

Redactor de l'EAMG: Estudi d'EnginyeriaVall, SLP

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 completament del teixit urbà del Roc Blanc PM-RBL001* a Terrassa.

1. Antecedents

El planejament actualment vigent, en base al qual es desenvolupa el present Pla de millora, és el Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (POUM) i el Programa d'Actuació Urbanística Municipal (PAUM), aprovats definitivament per resolució de l'Honorable Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya en data 4 de juliol de 2003 i 31 d'octubre de 2003.

El POUM determina el sector de planejament anomenat de Roc Blanc, com a sector de sòl urbà no consolidat a desenvolupar mitjançant un Pla de millora urbana, concretament de completament del teixit urbà (PM-RBL-001), l'objectiu del qual és consolidar el front de la ciutat a l'alçada del barri del Roc Blanc.

L'àmbit objecte del Pla de Millora es troba en el sector de ponent de la ciutat amb l'indar amb el terme municipal de Viladecavalls. La superfície del sector segons la fitxa urbanística PB-RBL-001 és de 32.056 m².

No obstant, s'ha exclòs del Pla una casa amb planta baixa al carrer Bailen núm 29 i una llenca de sòl del talús de la carretera d'Olesa pertanyent al Servei de Carreteres de la Generalitat, pel que amb els ajustaments la superfície total queda en 31.212 m².

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 completament del teixit urbà del Roc Blanc PM-RBL-001* a Terrassa, 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 pol generador de mobilitat, conseqüència de:

- La creació 15.187 m² de sostre per a usos residencials.
- La creació de 5.072 m² de sostre per a usos comercials.
- Es preveuen 15.539 m² de noves zones verdes.

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

L'estudi de mobilitat del Pla de Millora Urbana estima que el sector generarà un total de **5.220 desplaçaments/dia feiner, 2.610 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)	Nº persones habitatges	Nre. Habitatges	Viatges generats persones habitatge	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m ²) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial		15.187	633	253	1.771	1.899	1.899	1.899
comercial		5.072					2.536	2.609
oficines								
industrial								
equipaments								
zona verda	15.539,00						777	712
TOTAL	31.212	20.259	633		1.771	1.899	5.212	5.220

L'estudi de mobilitat analitza quina és la mobilitat generada per cada un dels usos previstos al Pla. No obstant això, les superfícies de sostre dels usos comercial i de zones verdes no coincideixen amb les especificades a la memòria del Pla, per la qual cosa el total de viatges generats que especifica l'EAMG és lleugerament superior a la que marca el Decret.

El Pla de millora contempla la construcció de 253 nous habitatges, amb una superfície promig d'uns 60 m². L'EAMG aplica una ràtio de 2,5 habitants/habitatge, pel que s'estima una població de 633 habitants.

Segons el Decret, per determinar el nombre de viatges generats per a l'ús d'habitatge s'aplica el valor més gran entre 7 viatges/habitatge o 3 viatges/persona. En aquest cas el valor més elevat resulta de l'aplicació de 3 viatges/persona, amb un total de 1.899 viatges generats/dia.

Pel que fa als usos comercials l'EAMG determina uns 2.609 viatges/dia i les zones verdes uns 712 viatges/dia.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi aplica el repartiment modal en base a les dades de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de 2006, realitzada per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM):

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT COL·LECTIU	VEHICLE PRIVAT	TOTAL Viatges
% quota modal	45,3%	9,3%	45,4%	100,0%
Viatges / dia feiner	2.365	485	2.370	5.220

Des de la redacció del present informe, es recomana que per tal d'assolir el repartiment modal proposat per al vianant i la bicicleta, el futur projecte d'urbanització incorpori mesures de foment i promoció d'aquest modes.

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi descriu la xarxa viària que envolta l'àmbit d'estudi. Com a vies principals es destaquen:

- Carretera de Terrassa a Manresa BP-1213: constitueix el límit sud de l'àmbit, molt proper al nus viari entre la C-16, la C-58 i la carretera d'Olesa de Montserrat.
- B-40 (Quart cinturó): encara no disposa d'enllaç amb la C-16 i malgrat la proximitat a l'àmbit, no hi dona accés.
- Ronda de Ponent: viari important integrat a la trama urbana del municipi i amb bona relació amb la trama urbana del sector.

La resta de vialitat està conformada per carrers d'àmbit més local. L'estudi mostra un plànol amb els sentits dels vials.

No s'aporten dades de les intensitats mitjanes diàries (IMD) dels carrers de l'àmbit d'estudi.

5. Xarxa de transport públic

El municipi de Terrassa disposa d'una àmplia oferta de transport públic:

- Autobusos: Existeixen 12 línies d'autobús urbà i 9 línies d'autobús interurbà. A menys de 750 m hi ha una parada de la línia urbana L5 (Pla del Bon Aire – Can Trias), a una distància a peu d'uns 156 m. La línia 3 (La Maurina –La Gripià) té parada en un radi d'uns 1.000 m del sector.

Pel que fa a les línies interurbanes no hi ha cap parada dins del radi de cobertura de 750 m.

- Rodalies i FGC: Les parades de tren de RENFE i dels Ferrocarrils de la Generalitat estan lluny del sector. La línia d'autobús L5 però, té parada a l'estació de tren dels FGC i la línia 3 té parada a l'estació de RENFE.

Només es concreten els horaris i les parades de la línia 5 propera a l'àmbit. Caldria afegir un plànol més detallat amb la ubicació de les parades de la resta de la xarxa de transport públic.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi concreta les determinacions del PDM 2003. La xarxa viària existent a l'entorn del sector són vials de zona 30, fet que afavoreix els vianants i les bicicletes, ja que permet que les bicicletes comparteixin la calçada amb els vehicles.

Per la bicicleta, l'estudi concreta també les indicacions del PDM 2003, que indica l'existència d'un trajecte de bicicletes de "sortida cap a camins històrics" que connecten la ciutat amb punts d'atracció externs propers i els barris més allunyats.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa al volum diari de trànsit generat en la trama urbana, l'estudi estima que el sector generarà 2.046 viatges/dia, meitat de sortida i meitat d'entrada i assenyala que podran integrar-se al trànsit actual sense repercutir en la fluïdesa ni en la capacitat d'absorció dels vials de l'entorn del sector. No realitza però cap comprovació de la incidència d'aquests nous desplaçaments.

Caldria fer una comprovació de la incidència dels nous desplaçaments en la xarxa viària i aportar dades de les intensitats de trànsit actuals.

Respecte a l'impacte de la nova mobilitat en el transport públic, l'estudi assenyala que la línia 5 es troba al radi de cobertura del sector i que amb les parades existents es resol l'accessibilitat a la nova àrea comercial i residencial. Caldria aportar dades de la situació actual de la línia pel que fa al seu nivell de saturació i valorar la incidència de la nova demanda, així com ampliar la incidència de la xarxa d'autobusos interurbans.

Tant per a les xarxes de vehicle privat com de transport públic cal estudiar la incidència de la mobilitat generada en l'hora punta, el que pot incidir en el disseny de les interseccions, elements de prioritat de l'autobús i de seguretat per al vianant i la bicicleta.

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 en cas d'ús residencial i d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans.

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 turismes	Total aparcaments motocicleta
residencial		15.187	253	506	253	127
comercial		5.072		51		
oficines				0		
industrial				0		
equipaments				0		
zona verda	15.539,00			155		
TOTAL	31.212	20.259		712	253	127

L'estudi de mobilitat estableix les previsions d'aparcament en sòl urbà per a vehicles regulades en funció dels usos, en els articles 307 a 313 del PMU de Terrassa, més ambicions que el Decret 344/2006. Conclou que la reserva de places d'aparcament per a turismes haurà de ser de 477 places (253 per als habitatges, 200 per a l'ús comercial i 24 per als usos de locals comercials / oficines).

L'estudi no fa cap referència a la reserva de places d'aparcament per a motocicletes. És recomanable reservar places per a motocicletes fora de la via pública, evitant en tot cas que les motocicletes aparquin sobre les voreres i altres espais per a vianants.

Per a l'establiment de la reserva d'aparcament per a bicicletes, l'estudi aplica els requeriments del Decret 344/2006. A l'estudi existeix un error en la determinació de la reserva de places per a l'ús residencial, essent el nombre total a reservar de 506 places i no les 406 que indica l'EAMG.

Per als usos comercials determina una reserva d'1 plaça per cada 100 m² de sostre o fracció, amb un total de 40 places per l'ús comercial de supermercat i 12 places per als locals comercials /oficines.

D'altra banda, l'EAMG no preveu aparcament per a bicicletes per a les zones verdes, tot i que el Decret estableix una reserva de 1 plaça/100 m² de sòl. Es recomana preveure una reserva de places d'aparcament per a bicicletes especialment en els accessos a la zona verda

Respecte a l'aparcament de turismes, el Pla de Mobilitat de Terrassa estableix que l'àmbit de Roc Blanc presenta un dèficit d'aparcament de rotació, establint una necessitat de 14 places de zona blava. L'EAMG proposa passar a sentit únic el carrer Bailén de manera que es podria obtenir una nova línia d'aparcament en calçada.

9. Distribució Urbana de Mercaderies

Respecte a les places destinades a les operacions de càrrega i descàrrega, segons el que disposa l'article 6è del Decret, per a usos comercials caldria fer una reserva d'1 plaça per cada 1.000 m² de superfície de venda i per a usos d'oficines d'1 plaça per cada 2.000 m² de sostre. Segons aquests valors, l'EAMG preveu **1 plaça per a la zona comercial/oficines i 2 places per a l'àrea comercial.**

10. Mesures correctores

Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'estudi no proposa cap modificació del traçat de les línies d'autobús ni la implantació de noves parades. S'esmenten les actuacions que proposa el PDM 2003 que preveu entre d'altres mesures la millora de la qualitat en els aspectes relacionats amb els vehicles, les parades la informació, etc.

L'estudi assenyala que si el carrer Bailén es converteix en un carrer de sentit únic, es podria ubicar una plataforma d'accés a l'autobús amb marquesina similar a la que ja existeix al carrer Palet i Barba.

Xarxa bàsica per a vehicles

El PMU preveu la reserva de sòl establerta pel Departament de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, que estableix un nou enllaç amb rotonda a la carretera de Terrassa a Manresa (BP-1213).

Les millores proposades en la xarxa de vehicles inclouen alguns canvis de direcció en alguns vials de l'entorn per tal de facilitar l'accés a l'àrea comercial i millorar la connexió d'entrada i sortida del barri amb la carretera d'Olesa. L'estudi assenyala que aquests canvis hauran de ser consensuats pel Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa.

Xarxa de vianants

La secció dels vials a urbanitzar oferirà comoditat als vianants i un accés fàcil als comerços, es preveu la plantació d'arbrat a les voreres i fer un itinerari més accessible.

La proposta de secció per als vials inclou voreres d'entre 1,7 – 3,1 m d'amplada i calçades d'entre 3,8 i 4,2 m.

Xarxa ciclable

L'estudi la xarxa ciclable del PDM 2003, però no fa cap proposta concreta a l'àmbit d'estudi. Assenyala que tant la nova xarxa com l'existent a l'entorn, són vials de zona 30, el que afavoreix els vianants i les bicicletes.

11. Mobilitat i gènere

L'EAMG 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

Terrassa) han d'incorporar les dades necessàries per avaluar la incidència de la mobilitat sobre la contaminació atmosfèrica.

L'estudi no aporta dades d'emissions de contaminants atmosfèrics.

Un aspecte que no queda recollit a l'estudi és la previsió de les instal·lacions per a punts de recàrrega elèctrica per als turismes i les motos en els aparcaments dels edificis, el que facilitaria en un futur que puguin haver vehicles amb aquesta tecnologia i reduir així les emissions de contaminants a mitjà termini.

13. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no fa cap proposta de finançament, tot i que, lògicament s'ha de fer càrrec de les propostes que inclou.

14. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada del *Pla de millora urbana de completament del teixit urbà del Roc Blanc PM-RBL001* a Terrassa, conté bona part dels elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, 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 de cara a la redacció dels corresponents instruments de planejament derivat, en els projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Tot i que el nombre de vehicles generat en hora punta no és molt elevat, caldria comprovar que **la incidència del trànsit futur sigui admissible** i que els seus efectes sobre la xarxa viària siguin acceptables. Caldria aportar dades de les intensitats mitjanes diàries actuals dels carrers de l'entorn i analitzar la situació futura.
- De la mateixa manera, caldria comprovar que la **demanda de transport públic a satisfer en hora punta** pugui ser absorbida per la xarxa existent.
- Es troba a faltar documentació gràfica més detallada de les xarxes de transport públic existents, així com ampliar la incidència de la xarxa d'autobusos interurbans.
- Cal **reservar places per a motocicletes** fora de la via pública, evitant en tot cas que les motocicletes aparquin sobre les voreres i altres espais per a vianants.
- Caldrà revisar el **càlcul del nombre d'aparcaments per a bicicletes** i ajustar-lo als ratis del Decret.
- Cal aportar **indicadors de gènere**.

- Cal aportar dades de les **emissions de contaminants** i avaluar la incidència de la mobilitat sobre 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 al promotor 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, 24 de febrer de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic