

Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació puntual del POUM a l'àmbit del carrer Rioja, a Terrassa

Municipi: Terrassa

Comarca: Vallès Occidental

Sol·licitant: Ajuntament de Terrassa

Redactor de l'EAMG: 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 a l'àmbit del carrer Rioja*, a Terrassa.

1. Antecedents

La *Modificació puntual del POUM al sector del carrer de la Rioja*, incorpora el desenvolupament del sòl urbà no consolidat que fins a la proposta de modificació puntual constituïa el sector de "*Pla de Millora del carrer Rioja, clau PM-RIO099*".

La Modificació puntual incorpora el desenvolupament del sòl urbà consolidat on s'hi emplacen nous usos residencials.

L'àmbit d'estudi és físicament discontinu i està format per dos subàmbits:

- Subàmbit 1. Carrer Rioja, Torressana: està inclòs en sòl urbà consolidat i està conformat a nord pel carrer Santiago de Compostel·la, a l'est pel Camí dels Monjos, que limita amb la paret perimetral del cementiri, al sud pel carrer Rioja i a l'oest pel carrer Pamplona. L'àmbit queda conformat doncs, per tres illes rectangulars on només queda pendent el desenvolupament d'aquest sector.
- Subàmbit 2. Carrer Joaquim Vayreda 40 i 50: està situat al barri de La Grípia, ben bé al límit amb el sòl no urbanitzable. Existeixen dues parcel·les a cavall entre el sòl urbà i el sòl no urbanitzable, de titularitat privada.

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 a l'àmbit del sector del carrer Rioja, 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 planejament suposa la creació d'un nou generador de mobilitat, conseqüència de les propostes de la Modificació puntual:

- Alliberar un espai situat a l'oest del Camí dels Monjos, per aplicació de la legislació de policia sanitària mortuòria que estableix un perímetre de 50 metres al voltant del Cementiri municipal. Determinació d'uns espais lliures

entre el límit del Cementiri i l'àmbit edificable amb una superfície de 5.005 m² de nous espais lliures, clau P3.

- Determinació d'un nou àmbit edificable per a nous usos residencials, clau A6.3, amb una edificabilitat màxima de 12.811,00 m²st, 160 habitatges (dels que un mínim del 30% es destinen a habitatges de protecció pública), que estengui la continuïtat urbana entre la trama consolidada de Torre-sana i el Polígon Vilardell al llarg de la traça dels carrers d'Astúries i Baracaldo.
- Configuració d'una nova zona apta per a equipaments esportius, clau E3 que possibiliti l'ampliació de la zona esportiva de Can Vilardell, amb una superfície total de 6.962 m².
- Manteniment de l'adscripció al sistema de parcs urbans de contacte, clau P6, dels 2.957,84 m² de terrenys del subàmbit 2 complementant la titularitat pública d'aquest àmbit de contacte amb el perímetre del sòl no urbanitzable del Camp del Roure.

3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

D'acord amb els criteris d'avaluació de la mobilitat del Decret, el desenvolupament del sector generarà **2.843 desplaçaments/dia feiner, 1.422 per sentit**, considerant els nous usos descrits en l'apartat anterior.

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 | | 12.811 | 400 | 160 | 1.120 | 1.200 | 1.200 | 1.200 |
| equipaments | | 6.962 | | | | | 1.392 | 1.392 |
| zona verda | 5.005,80 | | | | | | 250 | 250 |
| TOTAL | 22.876,79 | 19.773 | 400 | | 1.120 | 1.200 | 2.843 | 2.843 |

La Modificació puntual contempla la construcció de 160 nous habitatges (dels quals un mínim del 30% es destinen a habitatges de protecció pública). L'EAMG aplica una ràtio de 2,5 habitants/habitatge, pel que s'estima una població de 400 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 1.200 viatges generats/dia.

Pel que fa als nous equipaments, l'estudi estima que es generaran uns 1.392 viatges/dia. L'estudi considera però la superfície de sòl igual que la superfície de sostre, del que es dedueix que l'edificabilitat és 1 m²st/m² sòl, però no queda clar.

Pel que fa al repartiment modal, l'estudi considera dues hipòtesis de partida en funció de la tendència actual o del seguiment d'una mobilitat sostenible.

L'escenari de repartiment modal seguint la tendència actual considera el manteniment de l'esquema de distribució modal actual al municipi de Terrassa, amb un lleuger predomini de la utilització del vehicle privat (47,8%) sobre els desplaçaments no motoritzats, que representen un 43,8% i una baixa utilització del transport públic.

| Repartiment modal proposat. Tendència actual | A PEU / BICI | TRANSPORT COL·LECTIU | VEHICLE PRIVAT | TOTAL Viatges |
|--|--------------|----------------------|----------------|---------------|
| % quota modal | 44% | 8% | 48% | 100,0% |
| Viatges / dia feiner | 1.245 | 239 | 1.359 | 2.843 |

L'escenari de mobilitat sostenible, segueix el model de mobilitat sostenible que planteja la distribució modal mitjana de Catalunya, amb una menor utilització del vehicle privat reduint la seva utilització en 5 punts, fins al 42,8%.

| Repartiment modal proposat. Mobilitat sostenible | A PEU / BICI | TRANSPORT COL·LECTIU | VEHICLE PRIVAT | TOTAL Viatges |
|--|--------------|----------------------|----------------|---------------|
| % quota modal | 48% | 9% | 43% | 100,0% |
| Viatges / dia feiner | 1.359 | 267 | 1.217 | 2.843 |

4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi inclou la classificació de les vies bàsiques segons el Pla de Mobilitat Urbana de Terrassa i destaca que la C-58 que connecta Terrassa i Sabadell és on es detecta més trànsit amb IMD de quasi 90.000 vehicles.

Els itineraris principals en vehicle privat són el carrer d'Astúries i Santiago de Compostel·la.

L'estudi mostra un plànol amb els sentits dels vials però no aporta les intensitats mitjanes diàries.

5. Xarxa de transport públic

L'estudi descriu l'oferta actual de transport públic i col·lectiu al municipi de Terrassa:

- Servei de rodalies de RENFE: el municipi compta amb una estació de tren, per on circula la línia R4.
- Servei de FGC: el municipi està comunicat amb els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya mitjançant la línia S1.
- Servei d'autobús urbà: la xarxa d'autobusos urbans és explotada per l'empresa de transport públic d'Egara TMesa1. Per l'àmbit del sector passa la línia 3 que enllaça els barris de la Grípià (nord-est) amb el de La Maurina (oest) de la ciutat. L'interval de pas els dies feiners és d'entre 15 i 20 minuts. Els dissabtes, diumenges i festius hi ha dos autobusos cada hora. Les distàncies a les parades són inferiors a 500 metres.

Es troba a faltar documentació gràfica més detallada de les xarxes de transport públic existents.

6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'estudi assenyala que el camí dels Monjos entre la Carretera de Montcada i el carrer de Santiago de Compostel·la, ha estat recentment urbanitzat amb el Pla d'Inversió Local 2009. Actualment es troba tancat al trànsit rodat i es permet l'accés als veïns amb pilones amb clau.

Els principals itineraris per a vianants són els que donen accés a l'escola, a l'equipament esportiu i a la zona verda.

No es descriu la situació de la mobilitat en bicicleta al sector i al municipi

Es troba a faltar un plànol indicant les xarxes de vianants i de bicicletes existents.

7. Incidència de la mobilitat generada

Pel que fa a la incidència en el trànsit rodat de la proposta de la modificació puntual, l'estudi assenyala que la supressió del carrer Baracaldo i d'un tram del carrer Rioja per a la circulació de vehicles, no suposarà conflictes greus a nivell de trànsit. Destaca que la supressió de la circulació del carrer Baracaldo ja quedava reflexada en la fitxa proposada pel POUM i l'accés als habitatges ja es garantirà pels carrers Astúries i Santiago de Compostel·la.

El carrer Rioja, ja quedava tallat al camí dels monjos, i per tant els únics vehicles que hi circulaven havien de girar obligatòriament a l'esquerra per passar pel carrer Baracaldo, que quedarà suprimit.

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

Respecte a l'impacte de la nova mobilitat a la xarxa de transport públic, l'estudi assenyala que la línia 3 es troba al radi de cobertura del sector i que amb les parades existents es resol l'accessibilitat. 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.

Pel que fa a la xarxa de vianants i bicicletes, l'estudi assenyala que la nova ordenació garanteix i afavoreix la multiplicitat d'itineraris de vianants i en bicicleta a través del nou parc urbà i dels habitatges, que permeten la connexió fàcil i directa entre el camí dels Monjos i els equipaments esportius.

Es troba a faltar elements quantitius per tal de valorar la capacitat de les xarxes existents per absorbir la nova mobilitat generada.

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 (m ²) | Sostre edificable (m ²) | Nº persones habitatges | Total viatges generats (EAMG) | Total aparcaments bicicleta | Total aparcaments turismes | Total aparcaments motocicleta |
|--------------|------------------------|-------------------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------------|----------------------------|-------------------------------|
| residencial | | 12.811 | 400 | 1.200 | 160 | 160 | 80 |
| equipaments | | 6.962 | | 1.392 | 348 | | |
| zona verda | 5.005,80 | | | 250 | 50 | | |
| TOTAL | 22.876,79 | 19.773 | 400 | 2.843 | 558 | 160 | 80 |

Aplicant les ràtios del Decret, el nombre de places d'aparcament per a bicicletes seria de 718 places. L'estudi però, d'acord amb el Servei de Mobilitat de l'Ajuntament de Terrassa, considera que aquesta previsió és molt alta ateses les pautes actuals de circulació en bicicleta i que cal tenir en compte que l'equipament esportiu no té encara previst el tipus d'equipament a desenvolupar.

En conseqüència, aplica una ràtio més petita per a l'ús d'habitatge 1 plaça/habitatge, obtenint un total de 558 places. Proposa en una primera fase implantar 177 places (resultants de l'aplicació dels ratis de 2,5 places/200m² per a ús d'equipaments, 1 plaça/2 hab per a ús d'habitatge i 1 plaça/ 500 m² sòl per a ús de zona verda).

L'estudi indica que es col·locaran més suports d'aparcament per a bicicletes quan sigui necessari.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, l'estudi aplica les ràtios que indica el Decret i estima un total de 160 places per a vehicles i 80 places per a motocicletes. Destaca també que la proposta d'ordenació, d'acord amb l'article 311 de la normativa del POUM, preveu una reserva d'aparcament dins els edificis de 200 vehicles.

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.

9. Indicadors de gènere

L'estudi aporta dades d'indicadors de gènere extretes del document "*La mobilitat dels residents a Terrassa. Explotació de l'Enquesta de mobilitat quotidiana 2006*" elaborat per Foment de Terrassa SA el juny de 2010.

Segons aquestes dades, es constata que les dones esdevenen majoritàries en l'ús dels modes no motoritzats (57,2% dels desplaçaments a peu en dia feiner són realitzats per dones) i dels modes col·lectius (59,3% de desplaçaments en modes motoritzats públics en dia feiner són realitzats per dones), mentre que en el cas dels homes representen el 58,5%.

10. Mesures correctores

Xarxa transport públic

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa de transport públic ni col·lectiva.

Xarxa bàsica per a vehicles

L'estudi no fa cap proposta sobre la xarxa bàsica per a vehicles.

Xarxa de vianants i bicicletes

El sector es troba connectat amb la xarxa viària existent amb voreres d'amplada 1,5 metres.

En relació a la bicicleta, l'estudi indica que la urbanització del nou parc inclourà un itinerari per a bicicletes que connectarà amb el Camí dels Monjos.

11. 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 aporta dades d'emissions de contaminants atmosfèrics.

12. Conclusions

Es considera que l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la *Modificació puntual del POUM a l'àmbit del carrer Rioja* 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:

- 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.

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, 20
de març de 2014

Vist-i-plau

Lluís Alegre i Valls
Cap del Servei de Mobilitat

Marc A. García i López
Director tècnic