

**Informe relatiu a l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació de Viladecavalls al barri de Can Trias**

**Municipi de Viladecavalls**

**Comarca del Vallès Occidental**

Promotor: Ajuntament de Viladecavalls

Redactor de l'informe: Diputació de Barcelona

---

En compliment de l'article 18 de la llei de la mobilitat i de l'article 3 del decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a *l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació de Viladecavalls al barri de Can Trias*.

## **1. Antecedents**

El planejament vigent a Viladecavalls (PGOU de 2002) fixava una reserva de terrenys per al pas de la carretera B-40 qualificant com a viari (V) i l'espai de protecció viària corresponent. No obstant això, l'any 2010 el Ministerio de Fomento finalitza les obres de la B-40 amb un traçat lleugerament diferent al previst al PGOU, deixant a les dues bandes espais residuals sense urbanitzar.

Així mateix, aquesta infraestructura viària es cobreix amb plataformes, que es podran ocupar per equipaments lleugers, per tal que, conjuntament amb els espais adjacents, podran formar una gran franja d'espai lliures i equipaments per al barri de Can Trias.

Per altra banda, l'any 2009 es va aprovar definitivament el PPU Les Aymerigues al municipi de Terrassa, i a l'any 2014 el PMU Roc Blanc de Terrassa, els quals també van suposar lleugeres variacions en l'encaix d'aquest sector.

Tenint en compte aquests antecedents, la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació de Viladecavalls al barri de Can Trias té com a objectiu adaptar les qualificacions urbanístiques al Barri de Can Trias a la realitat consolidada després de la construcció de la B-40 i al planejament derivat aprovat al municipi de Terrassa.

En data 30 d'abril de 2015 es va fer l'aprovació inicial d'aquesta modificació, la qual no disposava de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada. A instàncies de l'ATM, el promotor ha incorporat l'annex de mobilitat generada en l'estudi, el qual es valora en el present informe.

## **2. Objecte**

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de la *Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació de Viladecavalls al barri de Can Trias* als continguts de la Llei de la mobilitat i

al Decret 344/2006 que regula els estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El decret, en el seu article 2, estableix que els estudis d'avaluació de la mobilitat generada tenen per objecte l'avaluació de l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i del sistema de transports, incloent-hi els sistemes de transports de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.

El decret, en el seu article 3, estableix l'obligació de què les figures de planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions, que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable han d'anar acompanyats d'un estudi d'avaluació de la mobilitat generada.

La Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació de Viladecavalls al barri de Can Trias suposa un lleuger increment d'una polaritat generadora de mobilitat, amb la creació de nous espais lliures i una petita dotació de nous habitatges i equipaments. Aquesta nova instal·lació comptarà amb:

- 1.062 m<sup>2</sup> de sostre màxim destinat a equipaments.
- 30 nous habitatges residencials.
- 34.104 m<sup>2</sup> d'espais lliures.
- 25.476 m<sup>2</sup> de vialitat.

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

L'Estudi estima que es generaran 1.384 desplaçaments/dia. Aquesta xifra s'obté d'aplicar les ràtios que proposa el Decret 344/2006 en l'ús residencial, el d'equipaments i el dels espais lliures amb funcionalitat de parc urbà. En canvi l'estudi no contempla cap tipus de mobilitat vinculada als espais lliures que tenen la funció de franja respecte a infraestructures.

**Taula resum de la mobilitat generada (segons Decret 344/2006 i EAMG)**

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats habitatge	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	2.987,00	2.987,00	30	210		210
altres equipaments	1.062,00	1.062,00			212	212
Parc urbà	19.224,00				961	
Espais de vora	14880,00					
Vialitat	25.476,00					
<b>TOTAL</b>	63.629,00				1.384	<b>1.384</b>

Des de la redacció del present Informe es consideren adequats els valors adoptats en l'estudi.

A nivell de repartiment modal, l'EAMG realitza una proposta de distribució basada en

l'EMQ del municipi de l'any 2006, diferenciant entre els desplaçaments urbans i interurbans. Des de la redacció del present informe, es considera vàlida aquesta proposta de repartiment modal.

**Taula resum del repartiment modal**

TIPUS DE DESPLAÇAMENT	NO MOTORITZAT	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
Total	61%	3%	36%

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

L'estudi fa una breu descripció de la xarxa viària interna i externa. Tota la xarxa viària principal de l'àmbit ja es troba consolidada. Així es connecta a la xarxa viària bàsica a través de la C-58 i a la xarxa interna per mitjà de la vialitat del sector de Can Trias i per mitjà del carrer Sicília connecta amb el barri del Roc Blanc de Terrassa.

L'estudi aporta informació sobre els nivells de trànsit d'aquest sector en els 4 punts d'accés al barri en la franja horària de 8h a 9h del matí. Es tracta d'intensitats horàries força baixes (menys de 500 vehicles/hora en tots els casos).

Si bé resulta millorable la descripció de la xarxa i la seva representació gràfica, des de la redacció del present informe, es considera vàlida la documentació aportada.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'oferta de transport públic propera a l'àmbit de la modificació de PGM està formada per la:

- Línia interurbana M6. Viladecavalls – Terrassa, que opera de dilluns a dissabte.
- Línia L5 del servei d'autobusos urbans de Terrassa connecta el barri de Can Trias de Viladecavalls amb Terrassa, enllaçant amb el servei d'FGC i l'estació d'autobusos interurbans de Terrassa.
- L'estació de ferrocarril de Sant Miquel de Gonteres ubicada a 1,5 km de l'àmbit.

L'estudi mostra en format de croquis on s'assenyala la ubicació de les parades (ambdues línies de bus es troben molt properes a l'àmbit de la modificació puntual), així com també la freqüència d'aquestes línies (en dia feiner, en dissabte i festiu).

**Recomanació 1.** Des de l'equip de redacció del present informe es recomana completar la informació amb els nivells d'ocupació actual d'aquesta oferta i també aportar més informació en relació a l'accessibilitat del sector respecte als punts de parada (amplada de la vorera, continuïtat de l'itinerari...).

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi especifica que la mobilitat en modes no motoritzats es realitza a través del carrer Sicília (cap al barri del Roc Blanc de Terrassa) i amb el carrer del Ferrocarril (cap a Sant Miquel de Gonerres).

L'estudi aporta una breu documentació en relació a les condicions d'aquests itineraris, i assenyala que en aquest àmbit no hi ha cap carril bici ni cap zona 30.

Des de l'equip de redacció del present informe, es considera millorable però suficient l'anàlisi de la mobilitat a peu i en bicicleta.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

En base a la proposta de repartiment modal de la nova mobilitat generada determina que la demanda diària serà de 493 viatges/dia en vehicle privat (386 vehicles), 40 en transport públic i 850 no motoritzats. En hora punta aproximadament es registraran 39 vehicles/hora i 4 passatgers/hora (en la suma dels dos sentits de circulació). Tenint en compte la vialitat i l'oferta de transport públic existent, es considera que la incidència de la mobilitat generada pel sector serà mínima.

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, obliga a reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. En base als criteris del Decret resulta necessari la previsió d'aparcament per a l'ús residencial, amb una dotació de 30 places per a turismes i 15 per a motocicletes. Aquesta dotació és la mateixa que s'inclou a l'Estudi.

**Taula resum del dimensionament de l'aparcament per a bicicletes**  
(entre parèntesi s'indiquen els valors adoptats per l'EAMG, ampliables segons la demanda)

Usos	Àrea (m <sup>2</sup> )	Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	2.987,00	2.987,00	60	30	15
altres equipaments	1.062,00	1.062,00	11 (5)		
zona verda	19.224,00		192 (30)		
<b>TOTAL</b>	63.629,00		<b>263 (95)</b>	<b>30</b>	<b>15</b>

En relació a la dotació d'aparcament per a bicicletes, utilitzant els valors de l'annex 2 del Decret 344/2006 de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada resulta necessari, com a mínim una dotació per a 60 places per a bicicletes vinculades a l'ús residencial, 11 en relació a l'equipament i 192 a la zona verda. L'EAMG inclou aquests

valors però en el cas de l'aparcament per a bicicletes justifica que a causa de la baixa demanda, proposa la instal·lació de 5 places d'aparcament a l'equipament i 30 en les zones verdes, ampliables en funció de la demanda.

**Recomanació 2.** Des de l'equip redactor de l'informe s'accepta l'adopció de la dotació d'aparcament per a bicicleta plantejada en l'estudi, si bé cal acceptar que aquests siguin ampliables en funció de la demanda i a càrrec del promotor.

Pel que fa a l'aparcament de vehicles i motocicletes, **resulta necessari el compliment del Reial Decret 1053/2014 en relació a les dotacions mínimes de l'estructura per a la recàrrega de vehicles elèctrics en edificis** o aparcaments de nova construcció en vies públiques o com a mínim deixar la seva preinstal·lació d'acord amb el que preveu el Reial Decret 1053/2014.

## 9. Distribució urbana de mercaderies

Tenint en compte els usos previstos a l'àmbit de la modificació puntual, no resulta necessari aquest tipus de mesures vinculades a millorar la gestió i facilitar les operacions de càrrega i descàrrega de mercaderies.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG assenyala que en l'àmbit d'estudi es disposa d'una xarxa viària consolidada, que es troba en bon estat i disposa de connexió amb la xarxa principal i estructurant de l'entorn. L'estudi destaca que la xarxa compta amb capacitat suficient per absorbir la nova mobilitat que generarà.

### Xarxa de transport públic i col·lectiu

L'EAMG no proposa cap actuació d'ampliació de les línies actuals d'autobús ni la implantació de cap nova línia o parada, ja que l'oferta actual resulta suficient per absorbir la nova demanda generada i les parades ja són molt properes.

### Xarxa de vianants i bicicletes

En referència a la xarxa de vianants i bicicletes, l'EAMG s'esmenta que la xarxa interna proposada compleix amb les especificacions de l'article 15 de Decret 344/2006. Així mateix es descriuen les amplades de les voreres existents, i en tots els casos l'amplada és igual o superior a 1,5 metres.

**Recomanació 3.** Es recomana aprofitar el desenvolupament de la modificació puntual per millorar l'amplada de la xarxa per a vianants i millorar els punts de creuament existents en condicions òptimes d'accessibilitat i seguretat viària. En aquest sentit es recomana de millorar el creuament del carrer Sicília a l'alçada del carrer del Pintor Sorolla per mitjà d'un pas per a vianants.

**Recomanació 4.** L'àmbit de la modificació puntual es troba travessat per camins rals (camí ral de Terrassa a Viladecavalls i Olesa de Montserrat) els quals són utilitzats tant per vianants com per ciclistes. Es recomana d'incorporar-los i integrar-los en els espais lliures previstos al sector i si s'escau fer-ne la corresponent senyalització i adequació.

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi inclou un apartat de consideracions de gènere on s'analitzen les diferències molt generals de comportament atenent al gènere de l'individu, basat en les dades de l'EMQ de 2006 a nivell comarcal. L'EAMG no fa cap recomanació a banda de la informació aportada.

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'estudi no considera necessari cap actuació d'ampliació o millora de l'oferta de transport públic en superfície i per tant considera que no resulta necessari el finançament de les càrregues de la mobilitat generada.

## 13. Conclusions

L'estudi d'avaluació de la mobilitat generada de la Modificació Puntual del Pla General d'Ordenació de Viladecavalls al barri de Can Trias compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet **informe favorable**. Tanmateix, les diferents **recomanacions** que se citen en aquest informe, se sol·licita que es tinguin en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui.

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, 12 de gener de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic